



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Ajo- ja ammattipätevyys- koulutuksen kehittäminen

Työryhmän raportti

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö

Julkaisun päivämäärä
28.2.2014

Julkaisun nimi

Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. Työryhmän raportti.

Tekijät

Työryhmä; puheenjohtaja Silja Ruokola, sihteerit Nelly Rontti ja Johanna Isoaho

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö 20.9.2013

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 10/2014**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-391-6
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-391-6>

Asiasanat

Kuljettajaopetus, ajokorttiopetus, ammattipätevyyskoulutus, ammattikuljettajat

Yhteyshenkilö

Silja Ruokola p. 0295 34 2367

Eija Maunu p. 0295 34 2571

Muut tiedot

Tiivistelmä

Työryhmän tehtävänä oli arvioida ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisen mahdollisuuksia. Suomen liikenneturvallisuustilanteen parantaminen edellyttää laaja-alaisia toimenpiteitä. Uusia opetusmenetelmiä ja – mahdollisuuksia pitäisi voida hyödyntää nykyistä enemmän. Lisäksi Suomessa ajokortin hinta on EU:n kalleimpia. Työryhmän näkemyksen mukaan ajokorttiopetusjärjestelmää voitaisiin kehittää simulaattoriopetuksen ja lyhytaikaisesta ajokortista luopumisen osalta nopeastikin. Tutkintopainotteiseen - ja yksivaiheiseen opetusjärjestelmään siirtymisen sekä B-ajokortin kuljettajaopetuksen aloittamisien alentaminen, voitaisiin toteuttaa omalla aikataulullaan. Mahdollisuutta alueellisesti tai ajallisesti rajoitettuun ajo-oikeuteen tulisi selvittää. Ammattikuljettajien saatavuuteen lähitulevaisuudessa voitaisiin vaikuttaa sekä kansallista että kansainvälistä lainsäädäntöä kehittämällä.

Sisältö:

1. Johdanto	5
2. Työryhmän kehittämisehdotukset ja suositukset	7
3. Ajokorttia koskeva kuljettajaopetus	8
3.1. Euroopan unionin ajokortteja koskeva lainsäädäntö.	8
3.2. Ajokorttilainsäädännön nykytila	9
3.3. Kuljettajaopetuksen rakenne Suomessa	10
3.4. Ajokortin hinta	11
3.5. Kuljettajaopetuspalvelujen saatavuudesta	12
3.6. Liikenneturvallisuudesta	12
3.7. Kuljettajaopetuksen järjestämisestä eräissä maissa	17
3.8. Tulevaisuuden näkymiä ja haasteita	20
3.9. Johtopäätökset	25
4. Ammattikuljettajien koulutus.....	25
4.1. Asiaa koskeva lainsäädäntö	25
4.2. Ammattipätevyyden perustason koulutuksen järjestäminen Suomessa	28
4.3. Jatkokoulutusjärjestelmä	31
4.4. Ammattipätevyysdirektiivin toteuttamisesta eri jäsenvaltioissa	32
4.5. Ammattikuljettajien määrä	34
4.6. Johtopäätökset	37
Lähteet	39
LIITTEET	41

1. Johdanto

Liikenneministeri Merja Kyllönen asetti 20.9.2013 työryhmän arvioimaan opetus- ja tutkintopohjaisen koulutuksen eroja ja mahdollisuuksia ajo-opetuksessa ja ammattipätevyyskoulutuksessa kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Työryhmän toimikausi oli 15.10.2013–28.2.2014.

Työryhmän tehtäväksi annettiin tehdä ajo-opetusta ja ammattipätevyyskoulutusta koskevia kehittämisehdotuksia, esimerkiksi autokoulu- ja ammattipätevyyskoulutuspalvelujen saatavuudesta, autokouluopetuksen ja ammattipätevyyskoulutuksen sisällöstä sekä olemassa olevan koulutuksen hyväksi luettavuudesta. Työryhmän tehtävänä oli myös arvioida esittämiensä toimenpiteiden vaikutuksia.

Työryhmän puheenjohtajana toimi Silja Ruokola liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmässä jäseninä toimivat Eija Maunu, Mikko Karhunen ja Kimmo Kiiski liikenne- ja viestintäministeriöstä, Jukka Lehtinen opetus- ja kulttuuriministeriöstä sekä Sami Mynttinen Liikenteen turvallisuusvirastosta. Työryhmän varajäseninä toimivat Mari Pastila-Eklund opetus- ja kulttuuriministeriöstä sekä Hanna Hakanen Liikenteen turvallisuusvirastosta. Työryhmän pysyvinä asiantuntijoina toimivat Ari Herrala Liikenteen turvallisuusvirastosta, Timo Repo ja Markku Karkama Opetushallituksesta, Ilmo Suurnäkki Puolustusvoimista sekä Johanna Laukkanen työ- ja elinkeinoministeriöstä. Työryhmän sihteereinä toimivat Johanna Isoaho ja Nelly Rontti Liikenteen turvallisuusvirastosta.

Työryhmä järjesti kuulemistilaisuuden 11.2.2014, jossa eri tahojen asiantuntijat saivat esittää näkemyksiään nykytilanteesta ja tulevaisuuden kehittämistarpeista. Autokoululiiton antamassa esityksessä kannatettiin opetuspainotteisen ja monivaiheisen kuljettajaopetuksen säilyttämistä sekä uuden opetusteknologian lisäämistä. Liikenneturvan esityksessä tuotiin erityisesti esille pakollisen teoriaopetuksen tärkeys kuljettajaopetuksessa.

Lisäksi tilaisuudessa jätettiin esitys kuorma- ja linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimismallin muuttamiseksi, jonka olivat allekirjoittaneet Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Puolustusvoimat, INFRA ry, Suomen Yrittäjät, Yleinen Teollisuusliitto ry, Logistiikka-asiakkaiden Neuvottelukunta LONK, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Logistiikan Opetuksen Tuki LOT ry ja Suomen Autokoululiitto ry. Esityksessä ehdotettiin, että käyttöön otettaisiin rinnakkain sekä koulutus- että koepainotteinen järjestelmä sekä luovuttaisiin ajokorttilain sisältämistä ammattipätevyyden ja ajokortin sidotusta suoritusjärjestyksestä muissakin tutkintoon johtavissa koulutuksissa kuin yksinomaan opetussuunnitelmaperusteisessa logistiikan perustutkinnossa.

Osana työryhmän työtä perustettiin Ota kantaa.fi-keskustelusivustolle verkkokeskustelu kuljettajanopetuksen uudistamisesta. Keskustelu oli avoinna kaikille 27.1–14.2.2014 välisenä aikana. Työryhmä piti keskustelua myönteisenä ja kannanottoja hyödyllisinä. Yhteenveto verkkokeskustelun tuloksista on tämän raportin liitteenä (Liite 1).

Työryhmä kiittää kaikkia tahoja, jotka ovat osallistuneet keskusteluihin sekä toimittaneet aineistoa työryhmälle.

Työryhmä luovuttaa kunnioittaen yksimielisen raporttinsa liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä, 28 päivänä helmikuuta 2014



Silja Ruokola
puheenjohtaja
yksikönpäällikkö
liikenne- ja viestintäministeriö



Nelly Rontti
sihteeri
johtava asiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto



Eija Maunu
jäsen
hallitusneuvos
liikenne- ja viestintäministeriö



Kimmo Kiiski
jäsen
liikenneneuvos
liikenne- ja viestintäministeriö



Mikko Karhunen
jäsen
yli-insinööri
liikenne- ja viestintäministeriö



Jukka Lehtinen
jäsen
opetusneuvos
opetus- ja kulttuuriministeriö



Sami Mynttinen
jäsen
johtaja
Liikenteen turvallisuusvirasto



Mari Pastila-Eklund
varajäsen
opetusneuvos
opetus- ja kulttuuriministeriö



Hanna Hakanen
varajäsen
osastonjohtaja
Liikenteen turvallisuusvirasto

2. Työryhmän kehittämisehdotukset ja suositukset

Ajokorttia koskeva kuljettajaopetus

Työryhmän näkemyksen mukaan nykyisen kuljettajaopetuksen vahvuuksia ovat esimerkiksi koulutetut opettajat, kansallinen opetussuunnitelma sekä pitkät perinteet ajo-opetuksen sidonnaisuudessa opetus pohjaiseen järjestelmään ja autokouluihin. Kuljettajaopetuksesta on saatavilla runsaasti tutkimustietoa. Nykyjärjestelmä on kuitenkin monimutkainen ja yksityiskohtainen sääntely vaikeuttaa sen kehittämistä. Haasteena voidaan pitää myös yhteiskunnan ja toimintaympäristön muutokseen sopeutumista.¹ Nykyjärjestelmän heikkoutena voidaan pitää vaihtoehtottomuutta, kilpailun puuttumista ja opetustarjonnan vaihtoehtojen vähyyttä. Uusia opetusmenetelmiä ja – mahdollisuuksia pitäisi voida hyödyntää nykyistä enemmän. Edellä mainittujen seikkojen vuoksi Suomessa ajokortin hinta on EU:n kalleimpia.

Työryhmän kehittämisehdotukset ja suositukset:

- Voimassa olevaa järjestelmää voitaisiin kehittää ja mahdollistaa simulaattoriopetuksen hyödyntäminen B- luokan ajo-opetuksessa kuten raskaiden luokkien opetuksessa.
→ Esitetään, että muutos toteutetaan mahdollisimman pian.
- Lyhytaikaisesta ajokortista voitaisiin luopua.
→ Esitetään, että muutos toteutetaan mahdollisuuksien mukaan nopeammalla aikataululla opetusjärjestelmän uudistamisesta riippumatta.
- Opetusjärjestelmää uudistettaisiin ryhmän 1 ajoneuvojen (kaksipyöräiset, mopoautot, henkilöautot) osalta siirtymällä tutkintopainotteiseen järjestelmään.
 - ⊙ Ryhmän 2 (raskas liikenne) osalta ehdotetaan nykyjärjestelmän säilyttämistä ajokorttiopetuksen osalta, koska siihen liittyvät läheisesti ammattipätevyyssäännökset ja niihin tulevat muutokset.
 - ⊙ C1-luokan (max. 7,5 tonnia) ajokorttiopetuksen opetusmääriä kuitenkin vähennettäisiin, jotta siitä tulisi houkuttelevampi vaihtoehto.
 - ⊙ Ajokorttiopetuksessa tulisi laajemmin ottaa käyttöön erilaisia opetusmenetelmiä ja – välineitä.
 - ⊙ Osa vaaditusta opetuksesta tulisi olla säänneltyä huomioiden Suomen ilmasto- ja keliolosuhteet.
 - ⊙ Muutos mahdollistaisi henkilökohtaisiin tarpeisiin vastaavan opetuksen. Uusien kuljettajien osaaminen varmistettaisiin riittävän vaativilla teoria- ja ajokokeilla.
 - ⊙ Tutkintopainotteiseen järjestelmään siirtyminen mahdollistaisi autokoulujen opetustarjonnan monipuolistamisen.
 - ⊙ Muutos mahdollistaisi myös osaamisen hankkimisen esimerkiksi perusopetuksen ja toisen asteen koulutuksen yhteydessä.
 - ⊙ Muutos edellyttäisi sekä tutkinnon vastaanottajien että liikenneopettajien osaamisen kehittämistä.
→ Ajokorttiopetusmuutos esitetään toteutettavaksi seuraavalla hallituskaudella ja muutoksen täytäntöönpanoon varattavaksi asianmukainen siirtymäaika. Ennen lainsäädäntöuudistuksen käynnistämistä tulee tehdä selvitys mahdollisista vaikutuksista.
- Monivaiheisen opetusjärjestelmän sijasta tulisi siirtyä yksivaiheiseen opetusjärjestelmään.
- B-ajokortin kuljettajaopetuksen aloittamisikä tulisi alentaa 16 vuoteen.
- Mahdollisuutta alueellisesti tai ajallisesti rajoitettuun ajo-oikeuteen tulisi selvittää.

¹ Toimintaympäristön muutosta on kuvattu tutkimuksessa ”Tieliikenteen toimintaympäristö ja liikkuminen vuonna 2030 – neljä skenaariota”. Trafin tutkimuksia 01/2014

Ammattikuljettajien koulutus

Työryhmän näkemyksen mukaan ammattikuljettajien koulutusjärjestelmä on pääosin toimiva ja se on lisännyt raskaan liikenteen kuljettajien osaamisen tasoa niiden kuljettajien osalta, jotka aikaisemmin tulivat alalle pelkän C-luokan ajokorttiopetuksen pohjalta. Koulutuksen toteuttaminen on kuitenkin vaikeutunut erilaisista ajokortti- ja ammattipätevyysvaatimuksiin liittyvistä ikärajoista johtuen. Työryhmä esittää ratkaisuja, joilla voitaisiin vaikuttaa kuljettajien saatavuuteen lähitulevaisuudessa.

Työryhmän kehittämis ehdotukset ja suositukset:

- Kansallista lainsäädäntöä tulisi kehittää seuraavasti:
 - ⊙ Helpotettaisiin kuljettajantutkintoon pääsyä ilman ammattipätevyyttä muillekin kuin opetussuunnitelmaperusteisen logistiikan perustutkinnon opiskelijoille.
 - ⊙ Muutos voisi antaa joustavuutta myös ammatilliseen koulutukseen ja se voisi helpottaa erityisesti nuorten pääsemistä koulutukseen ja nuorisotakuun toteutumista.
→ Esitetään, että muutos toteutetaan mahdollisimman pian.
- Olisi vaikutettava aktiivisesti ammattipätevyyttä koskevan EU- lainsäädännön kehittämiseen.
 - ⊙ Nykyinen EU:n ammattipätevyysdirektiivi (2003/59/EY) asettaa tiukat rajat ammatipätevyydelle ja ikärajoille. Ikärajoja ei tulisi enää nostaa, vaan mahdollistaa nykyistä alemmat ikärajat.
 - ⊙ Koulutus- ja koejärjestelmiä pitäisi voida käyttää rinnakkain. Jos EU- tasolla se ei ole mahdollista, tulisi siirtyä koejärjestelmään myös ammattipätevyyskoulutuksessa kuitenkin säilyttäen nopeutettu koulutus (140 tuntia).
 - ⊙ Kansalliset ammatilliset laajemmat tutkinnot tulisi voida huomioida EU:n tulevissa ammattipätevyys säännöksissä siten, että sisällöllisesti vastaavat osuudet voitaisiin lukea hyväksi perustason koulutuksessa.
 - ⊙ Jatkokoulutuksen joustavuus tulisi säilyttää ja sisällön osalta siirtyä elinikäiseen oppimiseen.
- Työvoimakoulutuksen resursseja olisi lisättävä kuljettajareservin lisäkouluttamiseksi tarpeen mukaan työmarkkinoiden alueellinen tilanne huomioiden.
- Oppisopimuskoulutusta tulisi hyödyntää nykyistä enemmän kuljettajakoulutuksessa.
- Puolustusvoimien riittävät kuljettajakoulutusresurssit olisi turvattava.

3. Ajokorttia koskeva kuljettajaopetus

3.1. Euroopan unionin ajokortteja koskeva lainsäädäntö.

EU:n ensimmäinen ajokorttidirektiivi annettiin joulukuussa 1980 (Neuvoston ensimmäinen direktiivi 80/1263/ETY yhteisön ajokortin käyttöönotosta). Direktiivin mukaan toiseen jäsenvaltioon muuttavan henkilön ajokortti hyväksyttiin tietyin edellytyksin kohdevaltiossa vuoden ajan muuttopäivästä, minkä jälkeen ajokortinhaltijalla oli oikeus vaihtaa ajokorttinsa uuden asuinvaltion korttiin ilman uutta kuljettajantutkintoa. Uudistuksella pyrittiin edistämään henkilöiden vapaata liikkuvuutta yhteisön alueella.

Toisella ajokorttidirektiivillä (Neuvoston direktiivi 91/439/ETY yhteisön ajokortista) veloitettiin jäsenvaltioita tunnustamaan toisessa EU-jäsenvaltiossa myönnettyt ajokortit. Velvollisuus toisessa jäsenvaltiossa myönnetyn ajokortin vaihtamiseen vakituisen asuinpaikan muuttamisen johdosta poistettiin, lisäksi direktiivillä tarkennettiin ajokorttiluokitusta.

Kolmannella ajokorttidirektiivillä (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista) jatkettiin ajokorttilainsäädännön ja käytäntöjen yhtenäistämiskehitystä.

Direktiivin tavoitteena oli edelleen yhtenäistää eurooppalaisia ajokorttisääntöjä henkilöiden vapaan liikkuvuuden edistämiseksi, liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja ajokortin väärentämismahdollisuuksien vähentämiseksi. Yhtenäistämistoimenpiteet kohdistuivat erityisesti ajokorttilomakkeeseen ja sen turvatasoon, ajokorttiluokitukseen, ajokortin asteittaisen suorittamisen lisäämiseen (raskaiden ajokorttiluokkien ajokortteja myönnetään vain kuljettajille, joilla on jo oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoja), ajokorttien vähimmäisikävaatimuksiin sekä ajokortin uudistamisen vaatimuksiin.

Ajokorttitutkinnon vaatimukset on määritelty yksityiskohtaisesti Euroopan unionin lainsäädännössä. Sen sijaan Euroopan unionin lainsäädännössä ei ole asetettu vaatimuksia ajokorttiopetukselle, lukuun ottamatta A1 ja A2 luokkaa koskevia luokankorotusvaatimuksia. Direktiivin mukaan ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä on, että oppilas läpäisee ajokokeen ja teoriakokeen sekä täyttää säädetyt terveydelliset edellytykset (ajokorttidirektiivin 7 artikla). Vähimmäisvaatimuksista on säädetty direktiivin liitteissä II, V ja VI.

3.2. Ajokorttilainsäädännön nykytila

Historiaa

Suomalainen ajokortti täytti 100 vuotta vuonna 2007. Vuonna 1907 ajoluvan sai katsastusmieheltä raitis, säännöllinen, luotettava ja automobiiliin perehtynyt 18 vuotta täyttänyt henkilö. Lupaun lisättiin poliisilaitoksella asianmukainen leima. Koko maassa pakollista ajokoulutusta ja kaksiosaista kuljettajakoetta ajokortin saamiseksi edellytettiin vuodesta 1926 lähtien. Ensin vastattiin suulliseen kokeeseen auton rakenteesta ja liikennemääräyksistä, sitten suoritettiin ajokoe. Vuonna 1929 uusittiin määräykset kuljettajatutkinnosta ja päätettiin liikenneoppaan julkaisusta. 'Ajokokelaan opas' ilmestyi vuonna 1931. Varsinaisen ajokokeen tuli kestää vähintään 15 minuuttia ja tapahtua vilkasliikenteillä väylillä. Ajokokeessa autokoulussa saatua ajotaitoa valvoi katsastusmies.²

Suomessa on siten pitkät perinteet ajo-opetuksen sidonnaisuudesta opetus pohjaiseen järjestelmään ja autokouluihin. Autokouluopetus vakiintui pääasialliseksi ajokorttiin tähtääväksi koulutusmuodoksi jo 1920-luvulla. Kuljettajaopetus muuttui kaksivaiheiseksi vuonna 1989. Opetuksen ensimmäisen vaiheen tavoitteena oli oppia riittävät edellytykset itsenäiselle ajoharjoittelulle liikenteessä. Opetuksen toisen vaiheen tavoitteena oli syventää ensimmäisessä vaiheessa sekä itsenäisessä ajoharjoittelussa opittuja asioita. Koulutukseen sisällytettiin liukkaalla ja pimeällä ajamisen harjoittelua. Niin sanotusta 80-lätkästä luovuttiin.³

Ajokorttilain kokonaisuudistus

Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistuksella (HE 212/2010) toimeenpantiin EU:n kolmannelta ajokorttidirektiivistä johtuvat muutokset suomalaisia ajokortteja koskien. Uudistuksella toimeenpantiin myös palveludirektiivin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY palveluista sisämarkkinoilla) edellyttämät muutokset autokoululupajärjestelmään.

Uusi ajokorttilaki (386/2011) kokosi aiemmat ajokorttisäännökset yhteen lakiin, joka sisältää säännökset kuljettajaopetuksesta ajokortin menettämiseen. Ennen uudistusta ajokorttisäännöksiä oli muutettu useaan kertaan, minkä seurauksena lainsäädäntö oli hajanaista ja vaikeaselkoista. Uudistus toteutettiin vuonna 2010. Lain ensimmäiset säännökset, kuten mopokorttia koskeva osa, tulivat voimaan kesäkuussa 2011 ja loput säännökset 19.1.2013.

2 Sornikivi, U-M. (1996) Yhdeksän vuosikymmentä liikenteen turvallisuutta. Autorekisterikeskus.

3 E. Keskinen, M. Peräaho, A. Katila, K. Hernetkoski, S. Laapotti 2010.

Muutostarpeista oli keskusteltu jo 2000-luvun alkupuolella. Liikenne- ja viestintäministeriössä laadittiin vuonna 2006 työryhmätyönä periaatemuistio kuljettajaopetuksen kehittämisestä ja se perustui Ajoneuvohallintokeskuksen (nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston) ehdotukseen kuljettajaopetuksen kehittämisestä. Periaatemuistio pohjautui Turun yliopistossa tehtyyn selvitykseen ja ehdotukseen.⁴ Selvityksen ja ehdotuksen taustalla olivat kansainväliset tutkimukset, selvitykset ja käytännöt kuljettajaopetuksesta ja sen kehittämisestä. Uusien kuljettajien vakavat onnettomuudet olivat pysyneet useiden vuosien ajan korkealla tasolla, mihin myös (tie)liikenneasioiden neuvottelukunta oli kiinnittänyt huomiota turvallisuussuunnitelmassaan. Periaatemuistioon saadussa lausuntopalautteessa pääosin kannatettiin luonnosteltuja ehdotuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti ajo-opetukseen liittyvän lainsäädännön valmistelutyön muistion ja lausuntopalautteen perusteella.

Kuljettajaopetusuudistus toteutettiin vuoden 2013 tammikuussa voimaantulleen ajokorttilain yhteydessä. Ajokorttidirektiivin edellyttämät muutokset ajokorttilainsäädäntöön oli annettava 19.1.2011 mennessä ja niitä oli sovellettava 19.1.2013 lukien.

Henkilöauton (B-luokka) kuljettaja-opetusta ja sen sisältöjä kehitettiin uusien kuljettajien liikenteellisten valmiuksien parantamiseksi ja onnettomuuksien vähentämiseksi. Kuljettajaopetuksessa korostettiin kuljettajan vastuuta myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ajotapojen sovittamista sen mukaisesti. Myös liikenteen vaaratekijöiden tunnistamista ja välttämistä korostettiin. Ajo-opetuksen määrää lisättiin ajokokemuksen kasvattamiseksi ennen itsenäisen ajamisen aloittamista.

Kokonaisuudistuksen myötä myös raskaiden ajokorttiluokkien ikärajoihin tuli muutoksia tammikuussa 2013. Tällöin C- ja CE-luokan ajo-oikeuden saamisen ikäraja nousi 18 vuodesta 21 vuoteen ja D- ja DE-luokkien vastaavasti 21 vuodesta 24 vuoteen ilman perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamista. Jos henkilö suorittaa perustason ammattipätevyyskoulutuksen (280 tuntia), ikärajat ovat samat kuin ennen muutosta. Kansallisena poikkeussäännöksenä D-luokissa säilytettiin edelleen 18-vuoden ikäraja logistiikan perustutkinnon opetussuunnitelmaperusteisesti suorittaneille.

Ajokorttiudistus 19.1.2013 toi mukanaan opetuslupaopettajalle ja oppilaalle veloitteen kolmen teorian tunnin suorittamisesta autokoulussa. Tämän kurssin suorittaminen oli edellytys opetuslupaopetuksen aloittamiselle. Kaikki autokoulut eivät kuitenkaan tarjonneet tällaisia kursseja, jolloin kansalaisten mahdollisuus hankkia ajokortti opetusluvalla kävi monin paikoin hankalaksi tai jopa mahdottomaksi. Ajoharjoittelun lisäämisestä ja sidonnaisuudesta autokouluihin aiheutui ajokortin hinnan nousua, erityisesti opetuslupaopetuksessa. Opetuslupakoulutuksen hinnan ohella ongelmat autokoulupalvelujen saatavuudessa olivat syynä siihen, että lakisääteiset autokouluelvoitteet poistettiin opetuslupaopetuksesta 1.1.2014 alkaen.

Ajokorttilain hallituksen esityksessä (212/2010) todettiin, että kuljettajaopetuksen kehittämistä koskevien ehdotusten toteutumista ja opetuksessa tapahtuvien muutosten vaikutusta kokelaiden valmiuksiin kuljettajantutkinnossa ja kuljettajana toimimiseen ensimmäisinä vuosina ajokortin suorittamisen jälkeen olisi seurattava. Tutkimuksilla ehdotettiin selvitettäväksi uudistetun koulutusjärjestelmän vaikutuksia ja myös oppilaiden kokemuksia opetuksen hyödyllisyydestä. Seurantatutkimusta ei ole vielä saatavilla, vaan aikaisintaan vuonna 2014, koska laki tuli voimaan tammikuussa 2013.

3.3. Kuljettajaopetuksen rakenne Suomessa

Ajokortin saaminen edellyttää pääsääntöisesti kuljettajaopetuksen suorittamista ja hyväksytyä kuljettajatutkintoa. Opetuksen ja tutkinnon avulla halutaan varmistaa, että liikenteeseen tuleva uusi kuljettaja hallitsee ajoneuvonsa, tuntee liikennesäännöt ja kyke-

4 E. Keskinen, M. Peräaho, A. Katila, K. Hernetkoski, S. Laapotti 2010.

nee toimimaan liikenteessä vastuullisesti. Ajokorttiluokat ovat AM, A1, A2, A, B, BE, T, LT, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ja DE. Taulukko ajokorttiluokista sekä vähimmäisiästä ajokortin saamiseksi löytyy tämän raportin liitteestä 2 (taulukko 1).

Kuljettajaopetuksesta on säädetty vähimmäismäärä teoria- ja ajo-opetusta. Opetuksen voi aloittaa aikaisintaan kuusi kuukautta ja B-luokan ajo-oikeutta hankittaessa vuotta ennen kuin oppilas täyttää suoritettavaa ajokorttia koskevan vähimmäisiän 18 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että oppilas on suorittanut tarvittavan teoria- ja ajo-opetuksen, täyttää säädetyn ikävaatimuksen ja hänellä on ajokorttilupa. Kuljettajantutkinto sisältää teoriakokeen ja ajo- tai käsittelykokeen ajokorttiluokan mukaisesti.

B-luokan perusvaiheen opetusta ja kuljettajantutkintoa seuraa harjoitteluvaihe. Vaihe sisältää opetusta autokoulussa, velvoite pitää oppimispäiväkirjaa sekä itsenäistä harjoittelua. Syventävään vaiheeseen sisältyy muun muassa liukkaan kelin harjoittelua ja arvioivaa ajoa liikenteessä. Harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen kuljettajaopetus annetaan pääsääntöisesti autokoulussa.

3.4. Ajokortin hinta

Autokouluopetuksesta huolehtivat luvanvaraiset autokoulut. Kaupallisesti toimivat autokoulut hinnoittelevat koulutuksensa itse. Ajokorttilain hallituksen esitystä (212/2010) laadittaessa arvioitiin, että B-luokan kuljettajaopetuksen uudistamisella olisi suoria taloudellisia vaikutuksia ajokortin hintaan seuraavasti:

”Ajo-opetuksen lisääminen 8 ajokertaa vastaavalla neljällä tunnilla (à 50 min) korottaisi autokoulussa opetuksen suorittavien oppilaiden kustannuksia arviolta 240 eurolla. Ajo-opetuksen lisäys jakaantuisi perusvaiheen (2 ajo-opetustuntia) ja sitä seuraavan harjoitteluvaiheen (2 ajo-opetustuntia) kesken. Perusvaiheen teoriaopetuksesta yksi tunti siirtyisi harjoitteluvaiheeseen. Nykyistä toisen vaiheen opetusta vastaavan syventävän vaiheen opetusmääriin ei tulisi muutoksia. Autokoulussa B-luokan kuljettajaopetuksen peruskurssin hinta vaihtelee paikkakunnittain keskimäärin noin 1600–1800 euron välillä. Uudistus nostaisi B-luokan kuljettajaopetuksen peruskurssin hinnan keskimäärin 1900–2100 euroon.”

Liikenteen turvallisuusviraston tietojen mukaan autokouluopetuksen hinnat ovat seuranneet viime vuosina inflaatiokehitystä (noin + 2 %/v). Ajokorttiuudistus 19.1.2013 korotti ajokortin hintaa, kun autokoulun perus- ja harjoitteluvaiheen opetusmääriä lisättiin, myös opetuslupaopetuksessa. Hallituksen esityksen mukaisesti pakollisesta autokouluopetuksesta arvioitiin aiheutuvan 350–400 euron lisäkustannus opetuslupaopettajalle (taulukko 2). Autokoulut hinnoittelevat itse opetuksensa ja hintojen vaihtelu on suurta eri alueiden välillä. Kalleimmat hinnat ovat pääkaupunkiseudulla ja halvimmat Kanta-Hämeessä ja Pirkanmaalla.

Taulukko 2. B-luokan ajokortin hankkimisesta (perus-, harjoittelu- ja syventävä vaihe) aiheutuneet kustannukset ennen ja jälkeen 19.1.2013.

Autokoulussa	Ennen 19.1.2013	19.1.2013 alkaen
Autokoulukulut, €	1 810–2 260	1 700–3 124
Viranomaismaksut (ajokortti, tutkinnot), €	141	147
Opetusluvalla	Ennen 19.1.2013	19.1.2013 alkaen
Autokoulukulut, €	270–520	785–1 610
Viranomaismaksut (ajokortti, tutkinnot, katsastus), €	267	275

Erityisesti opetuslupaopetuksen hinnan nousu ja riippuvuus autokouluopetuksesta heikensivät opetuslupaopetuksen kilpailukykyä autokouluopetukseen nähden ja opetuslupien määrä laski noin 50 %.

Ajokortin kallistuminen vaikuttaa osaltaan siihen, että 18-vuotiaiden ikäryhmässä ajokorttia ei hankita, esimerkiksi Helsingissä vain noin kolmannes 18-vuotiaista hankki B-luokan ajokortin vuonna 2012. Toisaalta kaikkien ikäluokkien osalta B-luokan ajokokeiden määrät ovat pysyneet samana eikä maaseudulla ajokortin hankkiminen ole vähentynyt.⁵

3.5. Kuljettajaopetuspalvelujen saatavuudesta

Joulukuussa 2006 annettiin EU:n palveludirektiivi (2006/123/EY), jonka tavoitteena oli edistää palvelujentarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta purkamalla lupajärjestelmiä ja muita sijoittautumisia koskevia rajoituksia. Määräaika direktiivin edellyttämien muutosten voimaan saattamiselle kansalliseen lainsäädäntöön oli 28.12.2009. Toimeenpano edellytti Suomen autokoululupajärjestelmän tarkistamista toimilupien pysyttämisen, niiden kelpoisuusalueen sekä voimassaolon osalta.

Palveludirektiivin mukaan elinkeinotoimintaa rajoittavia lupajärjestelmiä voidaan soveltaa ainoastaan, jos ne ovat syrjimättömiä, perusteltuja yleisen edun mukaisin pakottavin syin ja oikeasuhtaisia. Lupajärjestelmällä tarkoitetaan direktiivissä menettelyä, jonka mukaisesti palveluntarjoajan tai vastaanottajan on saatava toimivaltaiselta viranomaiselta palvelutoiminnan aloittamiseen tai harjoittamiseen oikeuttava päätös. Määritelmä kattaa varsinaisten toimilupien lisäksi erilaiset hyväksymis-, ilmoitus- ja rekisteröintimenettelyt, jotka ovat elinkeinotoiminnan edellytyksenä.

Ajokorttilaissa luovuttiin palvelujen tarjoamisen vapautta rajoittavasta autokoululupien paikallisuudesta ja niiden määräaikaisuudesta. Autokoululupien paikallisuudella pyrittiin varmistamaan osaltaan koulutuksen saatavuus. Paikallisuudella ei kuitenkaan nähty merkittävää vaikutusta saatavuuteen. Autokoululupien tarveharkinta poistui jo vuonna 1994.

3.6. Liikenneturvallisuudesta

Euroopan unionin komissio päätti heinäkuussa 2010 liikennekuolemien määrän puolittamisesta Euroopan teillä vuoteen 2020 mennessä. Tieliikenneturvallisuuden toimintaohjelmassa⁶ esitetään erilaisia aloitteita, joilla pyritään parantamaan ajoneuvoja, infrastruktuuria ja tienkäyttäjien käyttäytymistä. Ohjelma sisältää seitsemän strategista tavoitetta:

1. Tienkäyttäjille annettavan koulutuksen ja opetuksen parantaminen
2. Liikennesääntöjen valvonnan tehostaminen
3. Turvallisempi tieinfrastruktuuri
4. Ajoneuvojen turvallisuuden parantaminen
5. Nykyaikaisen (älykkään) teknologian käytön edistäminen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi
6. Häätä- ja jälkihoitopalvelujen parantaminen (loukkaantumisten vähentäminen tieliikenteessä)
7. Loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien suojeleminen (enemmän huomiota moottoripyöräilijöihin).

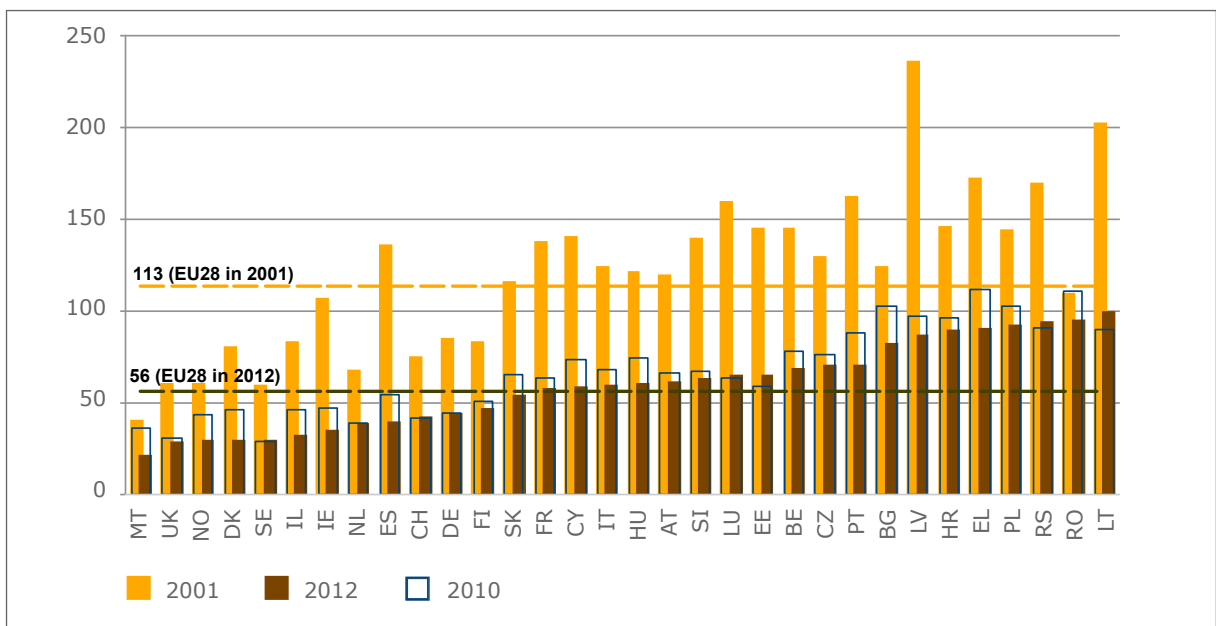
⁵ Trafín tiedote Maaseudulla kolme neljästä hankkii ajokortin heti 1.7.2013

⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020

Vuonna 2012 Euroopan unionin 27 jäsenvaltion tieliikenteessä menehtyi ennätysellisen vähän ihmisiä: noin 27 700. Miljoonaa asukasta kohden menehtyi 55 henkilöä. Menehtyneiden määrä oli 9 % pienempi kuin vuonna 2011. Vuodesta 2010 vuoteen 2011 myönteinen kehitys oli 3 %, ja vuodesta 2009 vuoteen 2010 11 %. Vuodesta 1965 lähtien menehtyneiden määrä on laskenut kahdella kolmanneksella. Menehtyneiden lisäksi Euroopan tieliikenteessä loukkaantuu vakavasti yli 300 000 ihmistä vuosittain. Lievemmin loukkaantuneita on moninkertainen määrä vakavasti loukkaantuneisiin nähden.

Asukaslukuun suhteutettuna Euroopan viisi liikenneturvallisinta maata vuonna 2012 olivat Malta, Iso-Britannia, Norja, Ruotsi ja Tanska. Suomen sijoitus oli kahdestoista: kuolemien määrä miljoonaa asukasta kohden jäi hieman alle Euroopan keskiarvon (Kuvio 3).

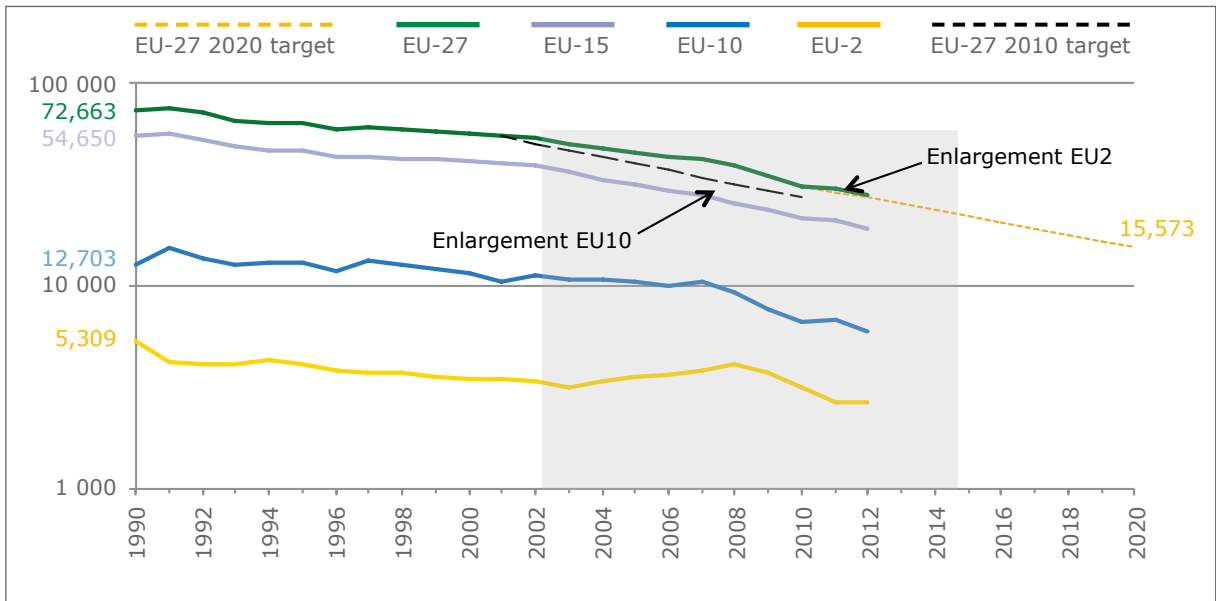
Kuvio 3. Liikennekuolemien määrä miljoonaa asukasta kohden Euroopassa vuonna 2012. Vertailutietoina kuolleiden määrä miljoonaa asukasta kohden vuosina 2001 ja 2010. Vuoden 2012 luvut ovat ennakkotietoja.⁷



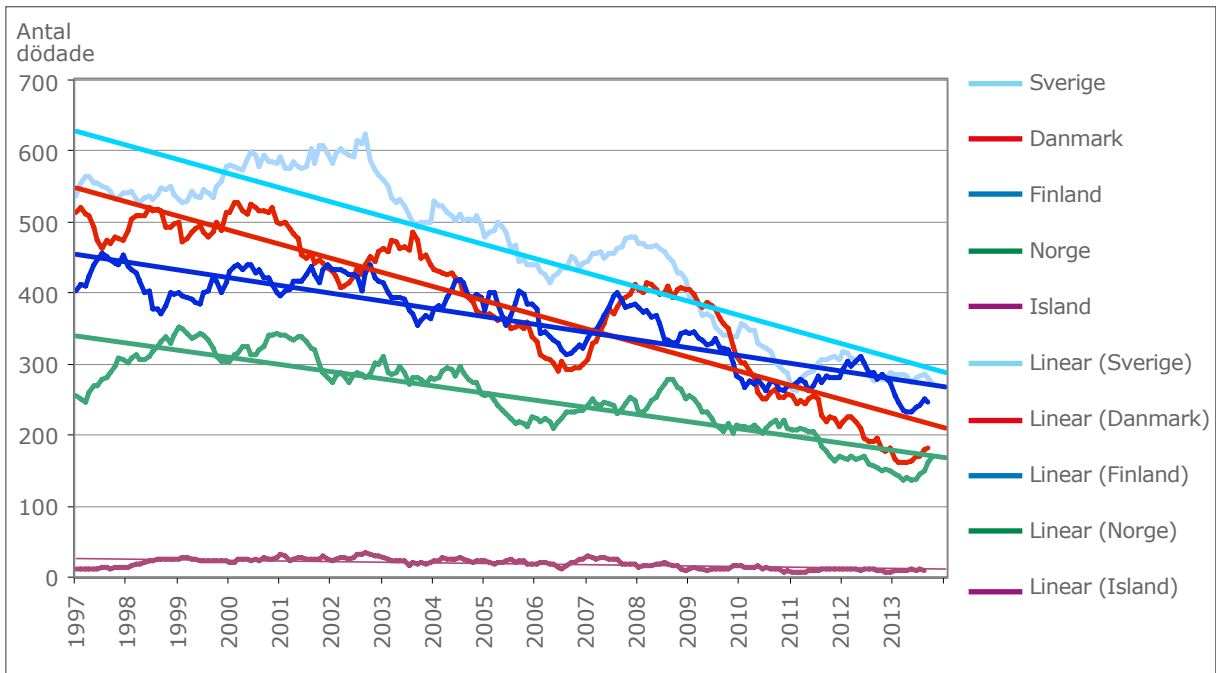
Euroopan unionin jäsenmaista Latvia ja Espanja ovat vähentäneet eniten tieliikennekuolemia vuodesta 2001 vuoteen 2012. Näissä lähtötasoltaan heikoissa maissa kuolemien määrä on vähentynyt lähes 70 %. Myös Irlannissa, Tanskassa, Liettussa, Virossa, Portugalissa ja Ranskassa kehitys on ollut keskimääräistä ripeämpää: näissä maissa kuolemat ovat vähentyneet vähintään 55 %. Suomessa kymmenen vuoden ajanjakson kehitys jää alle EU:n keskitason (-49 %), noin 41 %:iin.

⁷ Graziella Jost, Richard Allsop ja Mircea Steriu, Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7th Road Safety PIN Report, ETSC, June 2013.

Kuvio 4. Tieliikennekuolemien vähentyminen EU:ssa vuodesta 1990.⁸



Pohjoismaisessa liikenneturvallisuusvertailussa muut Pohjoismaat ovat Suomea paremmin pystyneet parantamaan liikenneturvallisuuttaan, vaikka ne ovat lähtökohtaisesti olleet jo Euroopan kärkitasoa. Tieliikennekuolemien vähenemä on Suomessa ollut Pohjoismaista heikointa. Kuviossa 5 on esitetty Pohjoismaiden tieliikennekuolemien liukuluvut. Kehitys on ollut nopeinta Ruotsissa ja Tanskassa.⁹



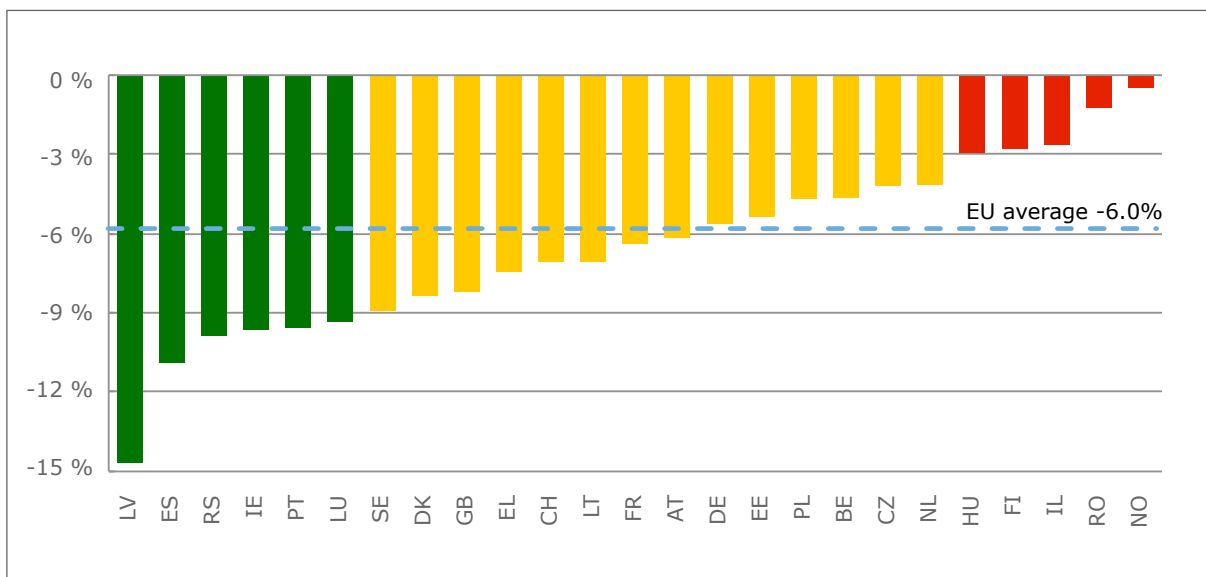
Kuvio 5:

Raskaan liikenteen onnettomuudet Suomessa ovat vähentyneet 24 EU-maan vertailussa keskiarvoa hitaammin. Suomi sijoittui vertailussa kolmanneksi viimeiseksi.

8 Graziella Jost, Richard Allsop ja Mircea Steriu, Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7th Road Safety PIN Report, ETSC, June 2013.

9 <http://www.nvfnorden.org/?PageId=1ff1b928-3763-4b56-99d3-9d61ce8fd8b4> (28.11.2013).

Kuvio 6. EU-maiden kehitys raskaan liikenteen onnettomuuksien kuolemissa aikavälillä 2001–2011¹⁰



Turvallisuustilanne Suomessa

Suomen tavoitteena on olla liikenneturvallisuudessa Euroopan parhaiden maiden joukossa niin, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (vuoden 2010 tasosta). Vuoden 2020 tavoitteen mukaan Suomessa ei tulisi kuolla tieliikenteessä enempää kuin 136 ihmistä. Välitavoitteiksi on asetettu, että vuonna 2010 tieliikennekuolemia on alle 250 ja vuonna 2014 enintään 218.¹¹ Pitkän aikavälin tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantuminen niin, että liikennekuolemien määrä olisi vuonna 2025 Suomessa enintään 100.

Tieliikenteen turvallisuus on parantunut Suomessa pitkällä aikavälillä. 1970-luvun alussa liikennekuolemien määrä oli nelinkertainen nykyiseen verrattuna. Vuonna 2010 Suomen tieliikenteessä kuoli 272 ihmistä ja loukkaantui 7673 ihmistä. Siten vuodelle 2010 asetettua välitavoitetta ei saavutettu.¹²

Vuosi 2012 oli tieliikennekuolemien osalta ennätysellisen alhainen, vain 255 ihmistä menehtyi. Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan liikennekuolemien lukumäärä on vuonna 2013 ollut 260.¹³

10 Graziella Jost, Richard Allsop ja Mircea Steriu, Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7th Road Safety PIN Report, ETSC, June 2013.

11 Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012

12 Tavoitteet todeksi - tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö 17.2.2012.

13 Tilastokeskuksen ennakkotiedot 20.2.2014

Kuvio 7. Tieliikenteessä kuolleet 1/1985–11/2013. 12 viime kuukauden aikana kuolleet kuukausittain (Tilastokeskus)



Tieliikenteessä loukkaantuneiden osalta kehitys on ollut myönteistä. Nykyisellä loukkaantumisten vähenemisvauhdilla turvallisuustavoitteet näytettäisiin saavutettavan, eli vuoden 2020 mennessä loukkaantumiset vähenisivät ainakin neljänneksellä vuoden 2010 tasosta.

Uusien kuljettajien turvallisuustilanne

Ajokorttilakia (386/2011) valmisteltaessa lähtötilanne oli se, että uusien kuljettajien turvallisuustilanne oli pitkään ollut huono. Uusien kuljettajien onnettomuusriskiä on vuosien kuluessa saatu alennettua, mutta yhä edelleen riski joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen erityisesti nuorilla miehillä on korkea heti kuljettajauran alussa. Se laskee kokeneempien kuljettajien tasolle 3–5 ajovuoden jälkeen.

Nuorten liikennekuolemien määrä on puolittunut ja loukkaantumisten määrä laskenut viidenneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana. Loukkaantuneiden määrä on laskenut kolmanneksella 18–24-vuotiaiden ryhmässä. Kuitenkin joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori. Viimeisen kolmen vuoden aikana kuoli keskimäärin 56 ja loukkaantui 2 500 nuorta vuodessa. Miehiä menehtyneistä oli yli 80 prosenttia. Kaikista tieliikenteessä menehtyneistä nuoria oli viidesosa ja loukkaantuneista kolmasosa. Kaksi kolmesta nuoresta kuoli ja 45 % loukkaantui henkilöautossa.¹⁴

Vaikka 18–24-vuotiaiden kuljettajien suhteellinen osuus kuolonkolareiden aiheuttajina on ollut laskussa, sitä on pidettävä edelleen korkeana (21 %, kun ikäryhmän osuus ajokortin haltijoista on vain 10 %). Vastaavat tiedot julkaistiin vuonna 2008, vuosien 2002–2006 aineistosta. Siihen nähden nuorten kuljettajien suhteellinen osuus liikennevahinkojen ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien aiheuttajana on laskenut. Liikennevahingoissa nuorten osuus on laskenut 18 %:sta 16 %:iin.¹⁵

14 Liikenneturva, Tilastokatsaus Nuorten Henkilövahingot tieliikenteessä, 13.2.2014.

15 VALT-NUORISORAPORTTI 2013 18–24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet ja Valt:n tiedote Nuorten onnettomuudet vähenty-

Kun tarkastelu rajataan vain ikäryhmään 18–20, eli aivan kuljettajauran alussa oleviin kuljettajiin, heidän osallisuutensa kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa kääntyi laskuun vuonna 2009. Liikennevakuutuskeskuksen ennakkotietojen mukaan myönteinen kehitys on jatkunut vuonna 2013. Vuonna 2012 tieliikenteessä loukkaantui 708 ja menehtyi viisitoista 18–20-vuotiaasta nuorta. Henkilöauton kuljettajana heistä menehtyi 10 ja loukkaantui 366. Loukkaantuneiden määrässä ei kuitenkaan ole saavutettu yhtä myönteistä kehitystä. 18–20-vuotiaiden kuljettajien osuus kaikkien ikäluokkien loukkaantuneista henkilöauton kuljettajista on pysynyt lähes samalla tasolla vuodesta 2007 vuoteen 2012.¹⁶

Taulukko 8. Henkilöauton 18–20-vuotiaat kuljettajat osallisina kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo- ja kevyen liikenteen tieliikenneonnettomuuksissa 2004–2013 (VALT).

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 ¹⁷
Aiheuttajana	42	32	46	42	31	32	23	22	20	21
Vastapuolena	11	6	7	8	9	1	7	4	5	0
Yhteensä	53	38	53	50	40	33	30	26	25	21

3.7. Kuljettajaopetuksen järjestämisestä eräissä maissa

Ajokorttia koskevat kuljettajaopetusjärjestelmät voidaan jakaa kolmeen luokkaan: 1) perinteiset yksivaiheiset järjestelmät, 2) kaksivaiheiset järjestelmät ja 3) vaiheittaiset (graduated licencing systems, GDL-) järjestelmät.¹⁸ Perinteiset yksivaiheiset järjestelmät ovat yleisiä Euroopassa. Kaksivaiheisia järjestelmiä on käytössä muutamissa Euroopan maissa, kuten Suomessa, Itävallassa, Saksassa, Luxemburgissa ja Sveitsissä. GDL-järjestelmät ovat yleisiä Australiassa, Kanadassa, Uudessa Seelannissa sekä Yhdysvalloissa. Järjestelmät poikkeavat toisistaan huomattavasti luokkien sisällä. Luokkien välillä voi olla piirteitä, jotka sopivat useampaankin luokkaan. Järjestelmien luokittelu ei ole yksiselitteistä.

Uusien kuljettajien liikennekäyttäytymisen seuranta

Järjestelmiin liittyy usein ajokortin saamisen jälkeinen koeaika (probationary period). Koeajalla olevan kuljettajan on osoitettava kykenevänsä ajamaan keskimääräistä kuljettajaa turvallisemmin. Tavallisesti turvallisen ajamisen osoittaminen tapahtuu liikenne rikkomusten perusteella. Useimmiten liikenne rikkomukset pisteytetään niiden vakavuuden ja lukumäärän perusteella ja uusille kuljettajille sallitaan koeaikana vähemmän pisteitä kuin kokeneemmille kuljettajille (ns. virhepistejärjestelmä). Lisäksi erityisesti GDL-järjestelmissä koeaikaan sisältyy usein myös muita rajoituksia kuten yöajokieltoja, matkustajien lukumäärärajoituksia tai vaatimus alemmasta alkoholirajasta.

Suomessa liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmä otettiin käyttöön 1.1.1996. Sitä sovelletaan ankarammin uusiin kuljettajiin. Kolme liikenne rikkomusta vuoden sisällä tai neljä kahden vuoden sisällä johtavat ajokieltoon. Lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden ajanjaksolla ajokieltoon määräämiseksi riittää kui-

neet vaikka riskinotto on lisääntynyt 3.6.2013.

16 Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=1798-758X. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 27.11.2013].
Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

17 Liikennevakuutuskeskuksen ennakkotiedot 2013

18 OECD/ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

tenkin kaksi rikkomusta vuoden sisällä tai kolme kahden vuoden sisällä. Suomen seuraamusjärjestelmää arvioitiin heti uudistuksen jälkeen. ¹⁹ Arviointi osoitti järjestelmän rikkomuksia yleisestävän vaikutuksen olleen pääosin tavoitteiden mukaista, mikä pääteltiin siitä, että uusien kuljettajien liikenne rikkomukset olivat vähentyneet järjestelmän käyttöönoton jälkeen. Lisäksi uudet kuljettajat näyttivät tuntevan järjestelmän ja sen vaikutukset. Rikkomuksiin toistuvasti syyllistyneiden nuorten määrä laski uudistuksen jälkeen, mikä otettiin osoituksena siitä, että järjestelmällä on myös erityisestävää vaikutusta.

Peräaho (2013)²⁰ vertaili erilaisia virhepistejärjestelmiä. Suomen seuraamusjärjestelmän todettiin toimivan verraten hyvin. Joidenkin osa-alueiden kehittämistä yleiseurooppalaisten käytäntöjen suuntaan ehdotettiin, mutta täydelliseen suunnanmuutokseen, esimerkiksi ”puhdasoppiseen” virhepistejärjestelmään siirtymiselle ei nähty tarvetta. Peräaho (2013) ehdotti, että Suomen seuraamusjärjestelmän mahdollista kehittämistä voitaisiin harkita Tanskan ja Norjan järjestelmien sekä Saksan virhepistejärjestelmien suunnassa. Kehittämistyössä tulisi huolehtia siitä, että järjestelmästä tulee luotettava, läpinäkyvä ja oikeudenmukainen. Sen edellytyksenä on yksinkertaisuus ja helppotajuus, niin kuljettajan kuin myös täytäntöönpanosta vastaavien tahojen kannalta.

Kuljettajaopetuksen järjestäminen ns. SunFlower maissa

Euroopan kolme liikenneturvallisinta maata ovat: Iso-Britannia, Hollanti ja Ruotsi.²¹ Siksi näiden ns. SunFlower-maiden kuljettajaopetusjärjestelmien tarkasteleminen lähemmin on perusteltua. SunFlower-maissa on käytössä perinteinen yksivaiheinen kuljettajaopetusjärjestelmä. Lisäksi yhteistä SunFlower-maiden kuljettajaopetukselle on sen rakentuminen suurelle ajoharjoittelumäärälle.

ETSC/OECD (2006) suosittaa kuljettajaopetusjärjestelmästä riippumatta vähintään 50 tunnin ohjattua ajoharjoittelua (accompanied -) ennen itsenäistä ajamista liikenteessä.²² Suurilla ajoharjoittelumäärillä on osoitettu onnettomuusriskiä vähentävä vaikutus. Ruotsissa Gregersen et. al. (2000)²³ osoittivat, että 120 tunnin ohjattu ajoharjoittelu vähensi uusien kuljettajien onnettomuusriskiä 15-40 %. Australiassa Victorian osavaltiossa on päädytty suosittamaan vähintään 120 tunnin ohjattua ajoharjoittelua (VicRoads 2005)²⁴ samoin kuin Länsi-Australiassa (Western Australia 2005)²⁵. Itävallassa tavoitteena on vähintään 3000 kilometrin ohjattu harjoittelu ennen itsenäistä ajamista liikenteessä (Twisk & Stacey 2007)²⁶. Norjassa Sagberg (2002)²⁷ ehdotti vakavien onnettomuuksien merkittävän vähentämisen edellyttävän 5000–7000 kilometrin ohjattua ajoharjoittelua. Suurista tavoitteellisista ajoharjoittelumääristä huolimatta suurena haasteena on ollut päästä käytännön harjoittelussa tavoiteltuihin määriin. Esimerkiksi Ranskassa ja Norjassa harjoittelumäärät eivät ole toteutuneet tavoitellusti.

19 Hatakka, M.; Katila, A.; Keskinen, E.; Laapotti, S.; Peräaho, M. (2000) Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän vaikutukset. Seurantatutkimus 1996–1998. Teoksessa: Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän arviointi 1996–1998. Liikenneministeriö, Mietintöjä ja muistioita B3/2000.

20 Peräaho, M. (2013) Toistuvien liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän kehittäminen. Katsaus: Eurooppalaiset järjestelmät. Trafín julkaisuja 19–2013.

21 Luoma, J., Peltola, H. & Salenius, S. (2013) Miksi tieliikenteen turvallisuus Suomessa ei ole parhaiden maiden joukossa? Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 44/2013

22 OECD/ECMT (2006). Young drivers: the road to safety. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

23 Gregersen, N P., H. Berg, I. Engström, S. Nolén, A. Nyberg and P.-A. Rimmö (2000), "Sixteen Years Age Limit for Learner Drivers in Sweden – an Evaluation of Safety Effects", in Accident Analysis & Prevention, Vol. 32, Issue 1 (January 2000), pp. 25–35.

24 VicRoads (State of Victoria, Australia) (2005), Young Driver Safety and Graduated Licensing Discussion Paper. Have Your Say!, VicRoads, Melbourne.

25 Western Australia (2005), Helping Keep Our Kids Safe on Western Australia's Roads, Novice Driver Review Public Discussion Paper, State Government of Western Australia, Perth.

26 Twisk, D. & Stacey, C. (2007) Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. Journal of Safety Research 2007, 38(2), pp 245-257

27 Sagberg, F. (2000), *Evaluation of 16-years Age Limit for Practicing with Private Car: Accident Risk After Driver's Test* (in Norwegian), TØI Report No. 498, Transportøkonomisk institutt (TØI), Oslo.

Euroopassa ohjattua ajoharjoittelua toteutetaan pääasiassa kahdella tavalla: joko hyväksytyn teoria- ja ajokokeen jälkeen tai ennen ajokokeen hyväksymistä (SWOW 2012)²⁸. Hollanti valitsi edellisen vaihtoehdon vuonna 2011 ja pudotti samalla teoriakokeen ja ajoharjoittelun vähimmäisikärajan 16,5 vuoteen sekä ajokokeen vähimmäisikärajan 17 vuoteen. Ruotsissa on käytössä jälkimmäinen vaihtoehto, samoin kuin Suomessa ja Englannissa. Ruotsissa ohjatun ajoharjoittelun saa aloittaa 16-vuotiaana ja ajokokeeseen pääsee 18-vuotiaana. Englannissa ohjatun ajoharjoittelun voi aloittaa 17-vuotiaana ja ajokokeeseen pääsee 17-vuotiaana. Suomessa ohjatun ajoharjoittelun voi aloittaa 17-vuotiaana ja ajokokeeseen pääsee 18-vuotiaana.

Ruotsi

Ruotsissa on pitkät perinteet vapaalle kuljettajaopetukselle. Koko opetus hankitaan harvoin autokoulusta, mutta siihen turvaudutaan kuitenkin yleensä ennen ajokokeen suorittamista. Valtio määrää ajoharjoittelun sisällöstä, mutta rataharjoittelua lukuun ottamatta harjoittelutapa on vapaasti valittavissa. Harjoittelumäärä on keskimäärin 70–80 tuntia.²⁹

Ruotsissa oppilaan on anottava viranomaisilta harjoittelulupaa ja valvojan opetuslupaa. Ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä on 16. Valvojan edellytyksinä ovat vähintään 24 vuoden ikä ja ajokortti, joka on ollut voimassa vähintään viisi vuotta. Yleisimmin oppilaan valvojina toimivat hänen vanhempansa.

Valvojan ja oppilaan täytyy käydä 3 tunnin johdantokurssi ennen harjoittelun aloittamista. Oppilaan täytyy myös osallistua kaksiosaiseen riskejä käsittelevään kurssiin, joka sisältää teoriakurssin ja käytännön kurssin ajoharjoitteluradalla. Tämä sijoittuu yleensä lähelle ajoharjoittelun loppupäätä. Ajokortin hankintaprosessin keskimääräiset kustannukset ovat 2012 laaditun raportin aikaan olleet noin 1400 euroa.³⁰

Ruotsi on sijoittunut hyvin kansainvälisissä liikenneturvallisuustilastoissa. Vuonna 2011 Ruotsi sijoittui toiseksi 33 maan vertailussa joka sisälsi liikenteessä kuolleet 100 000 asukasta kohden.³¹

Iso-Britannia

Iso-Britanniassa kuljettajaopetukselle (käytännön tai teorian) ei ole asetettu virallisia vaatimuksia. Oppilas valitsee itse, harjoitteleeko hän itsenäisesti vai hyödyntääkö ammattimaista opetusta. Vaikka ammattimaista kuljettajaopetusta ei edellytetä, suurin osa osallistuu ammattiopetukseen läpäistäkseen vaativan kuljettajantutkinnon. Ennen ajokoetta harjoitellaan keskimäärin 40–50 tuntia.

Väliaikaisen harjoitteluluvan edellytys on vähintään 17 vuoden ikä. Luvan perusteella oppilas voi harjoitella toisen aikuisen (vähintään 21-vuotias, jolla on ollut ajokortti vähintään kolme vuotta) valvonnassa. Ennen ajokokeen suorittamista oppilaan tulee suorittaa teoriakoe, jossa käsitellään myös liikenteen vaaratilanteita ja riskejä. Teoriakokeen onnistumisprosentti ensimmäisellä kerralla on 62 % ja ajokokeen vastaavasti 45 %.

Kuljettajien liikenne rikkomuksia seurataan kahden ensimmäisen vuoden ajan ja useampana kuin kuuteen rikkomukseen syyllistyminen palauttaa kuljettajan oppilastasolle, jonka johdosta häneen sovelletaan oppilasta koskevia säännöksiä ja hänellä on oikeus ajaa yksin vasta suorittettuaan ajokokeen uudestaan. Tämän tarkoituksena on kannustaa uusia, kokemattomia kuljettajia turvalliseen ja lainmukaiseen ajokäyttäytymiseen. Ajokortin hankintaprosessin keskimääräiset kustannukset ovat noin 1500 euroa.³²

28 SWOW Fact sheet (2012) . Available at https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Accompanied_driving.pdf

29 Category B (passenger car) driver licencing in CIECA member countries 2012

30 Lisätietoa ajokortin hankinnasta Ruotsissa esim.: ja <http://www.korkortsportalen.se/> (20.11.2013).

31 Liikenneturva ja Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet 2012.

32 HE 212/2010 ja Category B (passenger car) driver licencing in CIECA member countries 2012.

Hollanti

Hollannissa kuljettajan ajoharjoittelun vaihtoehdot ovat joko tavanomainen autokoulussa harjoittelu tai tiettyyn portaittaiseen RIS moduuliin perustuva (pohjautuu myös autokouluhin). Vuodesta 2011 alkaen myös ohjattu ajoharjoittelu on ollut mahdollista kokeen kuljettajan seurassa (ns. 2toDrive). Tällöin oppilas suorittaa teoriakokeen ja voi aloittaa ohjatun ajoharjoittelun aikaisintaan 16,5-vuotiaana. Ajokokeen voi suorittaa aikaisintaan 17-vuotiaana.

Ennen ajokoetta harjoitellaan keskimäärin 42 tuntia. Teoriakokeen keskimääräinen läpäisyprosentti ensimmäisellä kerralla on 50 % ja käytännön kokeen 48 %. 2toDrive-vaihtoehdon valinneiden kokeiden läpäisyprosentti ensimmäisellä yrityskerralla on ollut noin 15 % parempi perinteiseen vaihtoehtoon nähden. Ajokokeen jälkeen on viiden vuoden jakso, jonka aikana ovat tiukemmat seuraamukset rikkomuksista ja alempi sallittu veren alkoholipitoisuus. Ajokortin hankintaprosessin keskimääräiset kustannukset ovat noin 1800 euroa.³³

Vaihteisuudesta ja koeajasta eräissä maissa

Pakollista ajokortin hankinnan jälkeistä harjoittelua uusille kuljettajille vaaditaan Suomen lisäksi ainakin Luxembourgiin, Itävallassa, Virossa, Sveitsissä ja Sloveniassa. Lukuisissa EU:n jäsenmaissa on käytössä uusien kuljettajien koeaika. Koeaika voi sisältää rajoituksia tai tiukempia ehtoja yleensä 1-3 vuoden ajalle käytännön ajokokeen suorittamisen jälkeen.³⁴

3.8. Tulevaisuuden näkymiä ja haasteita

Kaupungeissa ajokortin ja yksityisautoilun suosio laskee

Erityisesti pääkaupunkiseudulla havaitun suuntauksen mukaan yhä harvempi 18-vuotias nuori hankkii henkilöauton ajokortin. Ajokortin suorittamista lykätään usein myöhemmälle iälle, esimerkiksi oman perheen perustamisen elämänvaiheeseen. Myös kokonaan ajo-oikeudettomien määrän ennustetaan kasvavan. Siihen vaikuttavat muun muassa suurien kaupunkien toimiva joukkoliikenne sekä nuorten ympäristötietoisuus.

Kaupunkien ja maaseudun välinen ero 18-vuotiaiden ajokortin ajamisessa on suuri. Henkilöauton ajokortin hankkiminen heti 18-vuotiaana on maaseutukunnissa huomattavasti yleisempää kuin kaupungeissa. Henkilöauton ajokortin hankki vuonna 2012 maaseutukunnissa 75 % 18-vuotiaiden ikäluokasta, kun vastaava osuus taajamakunnissa oli 67 % ja kaupungeissa 56 %. Pääkaupunkiseudulla enää noin 40 % ja Helsingissä vain 33 % 18-vuotiaista nuorista suorittaa ajokortin heti, kun se on iän puolesta mahdollista. Aikaisemmin näytti, että ajokortin hankinta siirtyy 24–26-vuotiaaksi, mutta tilanne on muuttunut siten, että yhä suurempi osa nuorista ei hanki lainkaan ajokorttia. Koko maassa 18-vuotiaista edelleen noin 60 % suorittaa henkilöauton ajokortin. Kun lisätään yksi ikävuosi, päästään koko maassa 19-vuotiaiden osalta yli 70 % osuuteen ajo-oikeuden haltijoissa ikäryhmästä.

Tukholman suurkaupunkialueella enää vain 9 % 18-vuotiaista nuorista suorittaa henkilöauton ajokortin.³⁵ Tukholman tasolle Suomen pääkaupunkiseudulla ei päästäne vielä pitkään aikaan, vaikkakin joukkoliikenteen toimivuus, polkupyöräilyn suosio ja vihreiden arvojen merkitys ovat jatkuvasti kasvamassa.

33 HE 212/2010 ja Category B (passenger car) driver licencing in CIECA member countries 2012.

34 HE 212/2010 ja Category B (passenger car) driver licencing in CIECA member countries 2012.

35 Trafín tiedote 1.7.2013 Maaseudulla kolme neljästä hankkii ajokortin heti. Tilastoissa on käytetty Kuntaliiton jaottelua maaseutumaisiin, taajaan asuttuihin sekä kaupunkimaisiin kuntiin.

Uudet liikkumistavat

Yksityisautoilun suosio laskee kaupungeissa. Se johtuu siitä, että auton omistaminen ja käyttäminen kaupungissa on yhä kalliimpaa ja hankalampaa. Ympäristötietoisuuden lisääntymisellä on myös vaikutusta. Erityisesti kaupunkilaisnuoret, joilla on olemassa liikumisvaihtoehtoja valitsevat yhä useammin muita vaihtoehtoja kuin yksityisautoilun. Tätä suuntausta käyttävät hyväksi sosiaaliset liikkumispalvelut, joiden käyttö on voimistumassa Suomen ulkopuolella ja myös Suomessa. Auton yksityisen omistamisen sijaan omistajuuden (ja kustannukset) voi jakaa useamman henkilön kanssa. Auton saa käyttöönsä silloin kun sitä tarvitsee, maksamalla tällaisesta palvelusta.

Edelliseen suuntaukseen liittyy myös autojen voimakas automatisoituminen. Kuljettajaa avustavat järjestelmät muuttuvat automaattisiksi, autonomisesti toimiviksi järjestelmiksi. Esimerkkinä tällaisesta järjestelmästä on pysäköintiä avustavat järjestelmät, jotka ovat kehittyneet niin, että ne voivat hoitaa autonomisesti pysäköimisen. Seuraava kehitysvaihe on, että autot pysäköivät itse itsensä pysäköintitaloon. Ruuhkassa voidaan vastaavasti käyttää ruuhka-avustajaa ja moottoritieillä moottoritie-autopilottia. 360-astetta kuvaavan kameran avulla saadaan tietoa ympäristöstä, joka voidaan yhdistää GPS-paikkatietoon.

Yhdysvalloissa Googlen automaattiautokokeilu on kannustanut myös muita autonvalmistajia kehittämään automaattiominaisuuksia ajoneuvoihin. Useimmilla autonvalmistajilla on olemassa kehitysohjelmia, joiden tavoitteena on autonomisen auton kehittäminen yleiseen tieliikenteeseen. Yhteiskunnalliset automaation tuomat hyödyt turvallisuutena, ympäristöystävällisyytenä, hyvinvointina, ruuhka-aikoina tai euroina mitattuna ovat valtavat. Automaation lisääntyminen tulee muuttamaan myös kuljettajavaatimuksia.

Haasteita suomalaiselle kuljettajaopetukselle

Suomalainen kuljettajaopetus on säilynyt varsin muuttumattomana vuosikymmeniä. Samaan aikaan yhteiskunta on muuttunut paljon. Internet on tuonut uusia oppimismahdollisuuksia. Simulaattoritekniikka on kehittynyt. Myös kansalaisten, erityisesti nuorten, odotukset opetukselle ovat kasvaneet vastaavasti. Sosiaalisessa mediassa toteutetussa kyselyssä nousi esiin kaksi päätoivetta ajokorttiprosessin kehittämiseksi: ajokorttikoulutuksen yhdistäminen muuhun koulutukseen sekä hinta.³⁶ Suurin este kuljettajaopetuksen siirtämiseksi nykyaikaan, puhumattakaan sen kehittymisestä tulevaisuuden haasteisiin, on hyvin yksityiskohtainen sääntely. Ilman sääntelyn purkamista kuljettajaopetuksen kehittäminen vastaamaan nykyisiä ja tulevaisuuden vaatimuksia ei ole mahdollista. Esimerkiksi simulaattoriopetus hyväksytään nykyisin henkilöautoajokorttiin tähtäävässä opetuksessa vain pimeällä ajamisen opetuksessa ja silloinkin opettajan tulee olla läsnä opetuksessa.

Teoriaopetuksessa ei voida hyödyntää verkko-opetusta, koska teoriaopetus on määrätty annettavaksi luokkahuoneopetuksena ja liikenneopettajan on määrätty olemaan läsnä opetusta annettaessa. Kuljettajaopetuksen kehittämiseksi esitetään usein ideoita, joita ei voida toteuttaa, koska toteuttamisen esteeksi muodostuu useimmiten jokin säädös.

Nolen & Peters (2011)³⁷ arvioivat ajoharjoitteluun käytettyjen simulaattoreiden vaikutuksia ja soveltuvuutta ruotsalaiseen kuljettajaopetukseen. Arviointiin sisältyi myös kirjallisuuskatsaus, johon he valitsivat 50 relevanttia simulaattoritutkimusta. Nolen & Peters (2011) toteavat johtopäätöksinä, että simulaattoreita käytetään kuljettajaopetuksessa useissa Euroopan maissa. Simulaattoriopetuksessa on turvallisuuspotentiaalia, erityisesti

36 Fountain Park 2013; Fountain Parkin internet-kysely ajokortin kehittämisestä 2013. Ladattavissa: www.trafi.fi > Palvelut > Julkaisut > AKEn julkaisut

37 Nolen, S. & Peters, B. (2011) Presentation in the Transportforum.

kun simulaattoriopetus integroidaan muuhun opetukseen ja harjoitteluun, ja sitä käytetään muuta opetusta täydentävänä menetelmänä. He toteavat myös, että simulaattoriharjoittelun ei pitäisi vähentää liikenteessä tapahtuvan ajoharjoittelun määrää.

OECD/ECMT (2006)³⁸ päätyvät myös suosittelemaan simulaattoriharjoittelua käytettäväksi täydentämään muuta opetusta. Lisäksi on todettu, että simulaattoriharjoittelun vaikutuksista kaivattaisiin lisää tutkimustietoa.³⁹ Suomessa Mikkonen (2007)⁴⁰ vertasi pimeällä ajamisen harjoittelua simulaattorilla ja perinteistä pimeällä ajamisen opetusta. Tulosten perusteella pimeällä ajamisen opetus simulaattorilla oli kilpailukykyistä perinteiseen opetukseen verrattuna.

Sähköiset oppimisympäristöt (E-opetus) on todettu kustannustehokkaiksi ajokorttiopeutuksessa.⁴¹ Liikenteeseen liittyvän tiedon jakamiseen ja potentiaalisten vaarojen opettamiseen Internet tarjoaa hyvät mahdollisuudet.

Palaute on oppimisen edellytys. Ajokortin saamista edeltävän opetuksen tavoitteena on hankkia perustaidot itsenäisen ajoharjoittelun aloittamiseksi liikenteessä. Kuljettajien onnettomuusriski on korkeimmillaan heti ajokortin saamisen jälkeen. Katila, Peräaho, Keskinen, Hatakka & Laapotti (2000)⁴² arvioivat, että keskivertokuljettajan onnettomuusriskin saavuttaminen kestää Suomessa 3 vuotta. Tämä tarkoittaa sitä, että uudet kuljettajat joutuvat harjoittelemaan itsekseen liikenteessä ajamista juuri silloin kun heidän riski joutua onnettomuuteen on suurin. Tähän havaintoon perustuvat tutkimushankkeet, joissa on kehitetty älykkäitä ratkaisuja säännöllisen ajotapapalautteen antamiseksi uusille kuljettajille.

Israelilaisten (Lotan et. al. 2012)⁴³ ja alustavien suomalaisten (Tarkiainen et. al. 2013)⁴⁴ tulosten perusteella uusien kuljettajien ajotavan säännöllinen raportointi vanhemmille eli palaute vaikuttaa positiivisesti ajamisen oppimiseen. Lisäksi säännöllisen palautteen saaminen näyttää innostavan vanhempia osallistumaan vapaaehtoisesti lastensa oppimisprosessiin. Ajotapapalveluihin sisältyy myös uutta liiketoimintapotentiaalia sen lisäksi, että ne mahdollistavat lisäresurssien (vanhemmat) saamisen mukaan ohjaamaan uusien kuljettajien oppimista. Ajotavan kehittymisen seuraaminen olisi sisällytettävissä myös ennen ajokortin hankkimista tapahtuvaan kuljettajaopetukseen. Tällöin oppilaiden kehittymisestä saataisiin kerättyä tietoa heti ensimmäisestä ajoharjoittelukerrasta alkaen.

Kuljettajaopetuksen vaihteellisuudesta on saatu ristiriitaisia tuloksia (OECD/ETSC 2006).⁴⁵ Norjassa toisen vaiheen lisäämisen opetukseen havaittiin lisäävän uusien kuljettajien onnettomuuksia liukkailla keleillä (Glad, 1988)⁴⁶, minkä perusteella Norjassa luovuttiin liukkaalla ajamisen harjoittelusta ja toisen vaiheen opetuksesta. Kun Suomessa siirryttiin kaksivaiheiseen kuljettajaopetukseen vuonna 1989, Keskinen et. al (1992)⁴⁷ tutkivat muutoksen vaikutuksia. Tuloksena oli, että suurimmassa riskiryhmässä eli nuor-

38 OECD/ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

39 OECD/ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris JA Nolen, S. & Peters, B. (2011) Presentation in the Transportforum.

40 Mikkonen, V. (2007) Simulaattori kuljettajaopetuksen pimeäajoharjoituksissa - Trafi.fi

41 OECD/ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

42 Katila, A., Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M. & Laapotti, S. (2000) Long term effects of the Finnish driver training renewal of 1990. In Bartl, G. (ed) DAN-project. Final results of the co- financed European Union project.

43 Lotan, T. (2012) "Evaluating the Benefits of an In-Vehicle Data Recorder to Young Drivers' Safety, The first year study".

44 Tarkiainen, M. Peltola, H., Koskinen, S. ja Schirokoff, A. (2014) TRAFISAFE – FEEDBACK FOR NOVICE DRIVERS. Esitelmäluonnos ITS Finland 2014 kongressiin.

45 OECD/ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

46 Glad, A. (1988), *fase 2 I foreopplaringen. Effect pa ulykkes risikoen*, Report No. 0015, Transportokonomisk institutt, Oslo.

47 Keskinen, E., M. Hatakka, A. Katila and S. Laapotti (1992), *Was the Renewal of Driver Training Successful? The Final Report of the Follow-up Group* (in Finnish).

ten mieskuljettajien ryhmässä, liikenneonnettomuudet lisääntyivät. Vanhempien naisten ryhmässä liikennevahingot vähenivät. Myöhemmin Katila et. al. (2000)⁴⁸ ovat todenneet, että uudet kuljettajat saavuttavat aikaisempaa nopeammin keskimääräisen kuljettajan onnettomuusriskitason, mikä arvioitiin toisen vaiheen opetuksen ansioksi. Itävallassa on raportoitu myönteisiä tuloksia toisen vaiheen opetuksen vaikutuksista (Gatscha & Scmuc 2004).⁴⁹ Suomessa on käynnistetty 1.1.2013 tutkimus toteutetun kuljettajaopetuksen muutoksen vaikutuksista.

Liukkaalla ajamisen opetusta harjoitellaan Suomessa perus- ja syventävässä vaiheessa. Harjoittelua varten Trafi on hyväksynyt 43 ajoharjoittelurataa. Perusopetukseen sisältyy pakollisena opetuksena 1 tunti liukkaalla ajamisen opetusta ajoharjoitteluradalla. Syventävässä vaiheessa pakollisena opetusvaatimuksena on 2 tuntia ajoharjoittelua ja kolme teoriatuntia ajoharjoitteluradalla. Ajoharjoitteluradoilla voidaan kesälläkin simuloida ajamista liukkaissa olosuhteissa. Nimenä ajoharjoittelurata on harhaanjohtava. Vaadittavilla tuntimäärillä varsinaisesta harjoittelusta ei ole kysymys vaan joidenkin liukkaalla ajamisen riskien demonstroinnista ja kokeilemisesta. Tähän liittyykin liukasrataharjoittelun riski. Mikäli liukkaalla ajamisen harjoittelussa keskitytään ajoneuvon hallitsemiseen, harjoittelijalle voi muodostua virheellinen käsitys omista taidoista ja turvallisuusvaikutus voi olla negatiivinen (NovEv 2004⁵⁰; OECD/ECMT 2006⁵¹).

Suomessa tämä vaara on ymmärretty ja ajoharjoitteluopetukseen on lisätty kokemuksellisia ja elämyksellisiä elementtejä uusien kuljettajien tyyppillisistä onnettomuusriskeistä. Useilla ajoharjoitteluradoilla on käytössä simulaattoreita, joissa onnettomuusriskejä voidaan kokea (mm. turvahallit). Toistaiseksi näillä simulaattoreilla ei kuitenkaan ole säädösperustaa.

Opetuksen vaiheittaisuuden hyödyllisyydestä on keskusteltu Suomessa sen aloittamisesta lähtien, vuodesta 1989. Sen turvallisuusvaikutuksista ei toistaiseksi voida sanoa mitään varmaa. Se kuitenkin tiedetään, että vaihtoehtoja vaiheittaiselle opetukselle on olemassa. SunFlower-maissa yksivaiheinen opetus on osoittautunut kustannustehokkaaksi vaihtoehdoksi. Näissä maissa ajokortin hinta on Suomea huomattavasti edullisempi (jopa kolmanneksen). Edullisempi hinta johtuu paitsi useampien vaiheiden puuttumisesta myös siitä, että pakollista opetusta näissä maissa ei juurikaan edellytetä. Vaativa kuljettajan-tutkinto motivoi käyttämään autokoulupalveluja, jotka tähtäävät tutkinnosta läpäisemiseen. Näissä maissa ajoharjoittelumäärät ennen ajokortin saamista ovat suuremmat kuin Suomessa, ja autokouluista ostetaan enemmän harjoittelutunteja kuin Suomessa.

Vaiheittainen opetus monimutkaistaa myös ajokortin hankkimisprosessia. Suomessa ensimmäistä auton kuljettamiseen oikeuttavaa ajo-oikeutta säädellään ajokorttiluvala, vaiheittaisella opetuksella, kuljettajan-tutkinnolla, uusien kuljettajien tiukemmalla rikkomusseurannalla sekä lyhytaikaisella ja varsinaisella ajokortilla. Lopputuloksena ovat monimutkaiset ja yksityiskohtaiset säännökset, jotka tekevät koko prosessista vaikeaselkoisen niin ajokortin hakijan kuin viranomaisenkin näkökulmasta. Prosessin monimutkaisuus lisää myös ajokortin hankkimisen kustannuksia.

Suurimmat ongelmat nykyisessä prosessissa liittyvät siihen, että lyhytaikainen ajo-oikeus eri harjoitteluvaiheineen on kytketty ajokortin voimassaoloon. Käytännössä tämä johtaa tilanteisiin, joissa ajokorttiluokkaa korotettaessa ajokortti saadaan hyvin lyhyeksi aikaa tai ajo-oikeus voi jopa päättyä kesken prosessin. Lyhytaikaisia ajo-oikeuksia voidaan myös ketjuttaa mikä johtaa siihen, että harjoittelu- ja syventävää vaihetta ei suoriteta välttämättä vuosiin. Lisäksi useat korttimaksut ja mahdolliset tutkintomaksut nostavat ajokortin hankkimisen kustannuksia. Edellä mainituista syistä nykyisen lyhytaikaisen

48 Katila, A., Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M. & Laapotti, S. (2000) Long term effects of the Finnish driver training renewal of 1990. In Bartl, G. (ed) DAN-project. Final results of the co-financed European Union project.

49 Gatscha, M. & Scmuc, M. (2004) Evaluation of the 2nd phase system in Austria. In Final report of the EU-project NovEv – Evaluation of novice driver training schemes in 6 EU-member states.

50 Evaluation of Novice Driver Training Schemes in 6 EU-member states. CIECA 2004.

51 OECD/ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

ajo-oikeuden ja ajokortin voimassaolon eriyttäminen olisi perusteltua. Kokonaisuutena tällä keinolla ajokortin hankkimisesta saataisiin yksinkertainen, ymmärrettävä ja kustannustehokas. Tällä tavoin säästettäisiin ajokortin hankkijoiden ja hallinnon kustannuksia ja tämä myös mahdollistaisi jatkossa helpommin ja nopeammin kaikki opetuksen vaiheittaisuuteen liittyvät muutokset, myös vaiheittaisuudesta luopumisen.

Rajoitettu ajo-oikeus

EU:n ajokorttidirektiivi mahdollistaa ajokortin myöntämisen esimerkiksi alueellisesti tai tiettyihin valoisuusolosuhteisiin rajoitettuna. Alueellinen rajoitus voisi koskea esimerkiksi matkoja tietyllä säteellä henkilön asuinpaikasta tai tietyn kunnan alueella. Ajo-oikeus voidaan rajata myös päiväsaikaan tehtäviin matkoihin, jolloin oikeus ajamiseen alkaisi esimerkiksi tunti auringonnousun jälkeen ja päättyisi tunti ennen auringonlaskua. Direktiiviin ei sisälly tarkempia säännöksiä rajoitetusta ajo-oikeudesta ja näiden rajoitusten soveltamisesta. Menettely on käytössä joissakin jäsenvaltioissa, koska direktiiviin sisältyy tällainen mahdollisuus. Jos ajo-oikeuteen liitetään tällaisia rajoituksia lääketieteellisiä syistä, on se direktiivin mukaan osoitettava alakoodin ajokortissa.

Ajokorttidirektiivi sisältää ajokortin myöntämisen vähimmäisvaatimukset. Rajoitettujen ajo-oikeuksien kohdalla on käytännössä kysymys ajokortin terveysvaatimuksista poikkeamisesta. Kuljettajantutkinnon suorittamista koskevista vaatimuksista ei voida poiketa, koska direktiivi ei tunne kuljettajantutkinnon vaatimustason sovittamista alueellisten olosuhteiden mukaan. Osaamisvaatimukset ovat lähtökohtaisesti samat kaikkialla ja kaikilla käytännön kokeen suorittajilla. Ajokorttidirektiivi sisältää suositukset kuljettajantutkinnon edellyttämästä liikenneympäristöstä, joihin tutkinnon suorittaminen on paikalliset olosuhteet huomioiden sovitettava.

Ajoterveyttä koskevat vähimmäisvaatimukset muodostavat eräiltä osin ehdottoman vähimmäistason, josta ei voi poiketa. Tämä koskee esimerkiksi näöntarkkuutta. Koska vastaavia tarkkuusarvoja ei kaikkien ajoterveyteen vaikuttavien sairauksien kohdalla ole käytettävissä, jää niiden vaikutuksen arviointi viime kädessä lääkärin harkintaan.

Rajoitetun ajo-oikeuden käyttömahdollisuutta on usein toivottu ratkaisuksi kulkumahdollisuuksien ylläpitämiseen esimerkiksi maaseudulla, jossa julkista liikennettä tai muita kulkumahdollisuuksia ei ole käytettävissä. Rajoitettu ajo-oikeus ei soveltuisi sellaisista vaatimuksista poikkeamiseen, jotka on sitovasti määritelty ajokorttidirektiivissä. Tämä koskee esimerkiksi näöntarkkuusvaatimuksia. Esimerkiksi näkökentälle on asetettu tarkkuusarvoja, joskin eräiltä osin voidaan lääkärille antaa harkintavaltaa arvioida tutkittavan näkökenttää vähimmäisvaatimuksista poiketen. Tämä menettely ei edellytä rajoitetun ajo-oikeuden käyttöä, mutta periaatteessa estettä sen käyttämiselle tässä yhteydessä ei olisi. Lähtökohtaisesti rajoitetun ajo-oikeuden käyttöala voisi kohdistua niihin vaatimuksiin, joiden kohdalla harkintavalta on viime kädessä lääkärillä.

Rajoitetun ajo-oikeuden käyttö merkitsee aina poikkeamista niistä vaatimuksista, jotka on katsottu ajamisen perusvaatimuksiksi liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi. Rajoitetun ajo-oikeuden käyttöön liittyy liikenneturvallisuusvaikutusten lisäksi muitakin kysymyksiä, joita olisi syytä tarkemmin selvittää. Rajoitetun ajo-oikeuden ehtojen noudattamisen valvontaan ja rikkomisen seurauksiin liittyy ongelmia. Rajoitusten kytkeminen esimerkiksi auringon laskuun ja nousuun ei ole pohjoisissa olosuhteissa välttämättä yhtä selkeää kuin esimerkiksi Keski- ja Etelä-Euroopassa. Ajoterveyden selvittämiseen voi liittyä sairauksien vaikutusten selvittäminen ajokokeella. Koska ajokokeiden vaativuutta ei voida sovittaa tietyn alueen olosuhteisiin, kysymys ei voi olla ajokorttia suorittavasta tai ajokortin luokkaa korottavasta.

Kysymyksen alaista on, voisiko kysymyksessä olla ajo-oikeuden ylläpitämiseksi suoritettava ajokoe tai muu käytännön koe. Siellä missä maaseudullakin jouduttaisiin liikku-

maan, on muutakin asiointiliikennettä. Rajoitetun ajo-oikeuden käyttöönottoa olisi siten tarpeen arvioida paitsi rajoitetun ajo-oikeuden haltijan oman, myös muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuuden kannalta. Rajoitettua ajo-oikeutta koskeva päätöksenteko edellyttäisi tarkempaa selvitystä mm. sen mahdollisesta käyttöalasta ja käytön vaikutuksista.

3.9. Johtopäätökset

Suomen liikenneturvallisuustilanne on tällä hetkellä vain eurooppalaista keskitasoa. Liikenteessä kuolee enemmän ihmisiä kuin muissa Pohjoismaissa. Turvallisuustilanteen parantaminen edellyttää laaja-alaisia toimenpiteitä liikennekulttuurin kehittämiseksi.

Ajokortin ja -tutkinnon vaatimukset on määritelty yksityiskohtaisesti Euroopan unionin lainsäädännössä. Sen sijaan ajokorttiopetukselle ei ole asetettu vaatimuksia Euroopan unionin lainsäädännössä, lukuun ottamatta joitakin luokankorotuksia.

Euroopan liikenneturvallisuuden kärkimaissa on käytössä tutkintopainotteinen ja yksivaiheinen kuljettajaopetusjärjestelmä. Näiden maiden kuljettajaopetukselle on yhteistä myös sen rakentuminen suurelle ohjatulle ajoharjoittelumäärälle. Suurilla ajoharjoittelumäärillä on osoitettu onnettomuusriskiä vähentävä vaikutus. Ajoharjoittelumäärän lisäämiseksi on tärkeää, että B-luokan ajokortin kuljettajaopetus voitaisiin myös Suomessa aloittaa jo 16-vuotiaana.

Nykyinen vaiheittainen opetus monimutkaistaa ajokortin hankkimisprosessia ja lisää ajokortin hankkimisen kustannuksia sekä viranomaistehtäviä. Lyhytaikaisen ajokortin poistaminen olisi perusteltua, koska ajokortin hankkimisesta saataisiin yksinkertaisempi, ymmärrettävämpi ja kustannustehokkaampi. Liikenneturvallisuuden kärkimaissa ajokortin hinta on keskimäärin halvempi kuin Suomessa.

Tutkintopainotteinen kuljettajaopetusjärjestelmä ilman pakollista kuljettajaopetusta mahdollistaa yksilöllisen opetuksen sekä koulutuksen järjestämisen vapaammin. Autokouluille järjestelmä mahdollistaisi uusien opetusmenetelmien käyttöönoton. Kuljettajaoppilaat voisivat hankkia osaamista vapaammin esimerkiksi kouluopetuksen yhteydessä. Suomessa tulisi aloittaa valmistelut tutkintopohjaisen ajokorttiopetukseen siirtymiseksi.

Koska Suomessa ikääntyneiden osuus kasvaa nopeammin kuin muissa EU- valtioissa, on perusteltua selvittää tarkemmin alueellisesti tai ajallisesti rajoitetun ajo-oikeuden hyödyt ikääntyvän väestön hyvinvoinnin lisäämiseksi huomioiden kuitenkin liikenneturvallisuuden edellytykset.

4. Ammattikuljettajien koulutus

4.1. Asiaa koskeva lainsäädäntö

Ajokorttiasetuksesta ammattipätevyysdirektiiviin

Raskaan liikenteen kuljettajien vaatimukset perustuivat aikaisemmin valtioneuvoston ajokorttiasetukseen 845/1990 sekä Liikenneministeriön päätökseen ajokorttiasetuksen soveltamisesta 846/1990.

Ajokorttisäännöksiä muutettiin vuonna 2008, jolloin uusittiin raskaiden luokkien kuljettajien ajokorttikoulutusta koskevat säännökset kokonaan. Muutokset tehtiin ajokorttiasetuksen muutoksella (556/2008) ja Liikenneministeriön päätöstä muuttaneella liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (559/2008). Kuljettajaopetuksen määrät tarkistettiin vas-

taamaan suoritettavan luokan erityispiirteitä ja saavutetut valmiudet otettiin huomioon opetuksen vähimmäismäärissä. Muutos perustui liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän (Raskaan kaluston kuljettajien ajokorttikoulutus, RASKU) mietintöön, joka luovutettiin ministeriölle 30.8.2006. Muutoksia valmisteltaessa oli jo tiedossa ajokorttidirektiivin (2006/126/EY) myötä tulevat muutokset vuonna 2013. Samassa aikataulussa, vuosina 2008 ja 2009 tuli sovellettavaksi ammattipätevyysdirektiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, 2003/59/EY).

Tässä yhteydessä ajo-oikeuksien laajuutta supistettiin poistamalla C-luokan ajo-oikeuteen sisältyneet tilapäisten siirtojen mahdollisuus EU-lainsäädännön vastaisena. D1 ja D-luokassa otettiin käyttöön ammattipätevyysdirektiivin mahdollistama kansallinen poikkeus laskemalla linja-auton kuljettajan ikäraja 18 vuoteen. Poikkeuksen käyttöönoton edellytykset määriteltiin kansallisesti. Edellytyksenä oli, että henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan opetussuunnitelmaperusteisen kolmivuotisen ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on perustason ammattipätevyys.

Mahdollisuus BC-luokan ajokortin suorittamiseen ensimmäisenä korttina purettiin EU-lainsäädännöstä johtuvien vaatimusten johdosta. Ennen muutosta ikäraja molemmissa ajokorteissa oli 18 vuotta ja kuorma-autokortin (C-luokka) suorittaminen oli mahdollista yhdessä henkilöautokortin kanssa. Muutoksen jälkeen C-luokan opetuksen on voinut aloittaa vasta, kun B-luokan ajo-oikeus on saatu. C-luokan opetus eriytettiin omakseen ajoneuvojen erityispiirteistä johtuen ja C-luokan opetusmäärä kasvoi aikaisemmasta.

CE-luokan kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä on säädetyn opetuksen saaminen ja vähimmäisikävaatimus 18 vuotta. Toisena vaihtoehtona CE-luokan kuljettajantutkintoon pääsemiseksi oli aiemmin C-ajokortilla ammattikuljettajana saatu päätoiminen ajokokemus, jolloin vähimmäisikävaatimus oli 21 vuotta. Edellä mainittu edellytys ammattikuljettajana saadusta ajokokemuksesta (ns. kokemusperusta) koettiin kuitenkin ongelmalliseksi ja se muutettiin ammattipätevyyden voimassaoloon perustuvaksi. Samalla 21 vuoden vähimmäisikävaatimus poistettiin. Ajokokemukseen perustuvat vanhat säännökset olivat voimassa rinnakkain uusien ammattipätevyyteen perustuvien säännösten kanssa viiden vuoden siirtymäajalla. Samalla lisättiin molempiin edellä mainittuihin säännöksiin vaatimus täydentävästä opetuksesta.

Sittemmin edellä mainitut ajokorttisäännökset siirrettiin ikärajoja lukuun ottamatta periaatteiltaan muuttumattomina 19.1.2013 voimaan tulleeseen ajokorttilakiin (386/2011).

Ammattipätevyyttä koskeva direktiivi ja kansallinen lainsäädäntö

Kuorma- ja linja-autojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta säädetään maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevassa direktiivissä (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, 2003/59/EY). Direktiivin avulla haluttiin varmistaa kuljettajien yhtenäinen koulutustaso Euroopan tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Direktiivi oli voimaansaatettava 10.9.2006 mennessä. Säännöksiä oli sovellettava linja-autonkuljettajiin 10.9.2008 ja kuorma-auton kuljettajiin 10.9.2009 alkaen.

Direktiivin tavoitteina oli muun muassa parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajan turvallisuutta, kuljettajan osaamista eri tilanteissa sekä kuljetuspalvelujen laatua ja saataavuutta. Kuljettajien saatavuuden varmistamiseksi haluttiin lisätä nuorten mielenkiintoa ammattia kohtaan. Tavoitteena oli myös liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen sekä laittoman maahanmuuton ja rikollisuuden estäminen.

Direktiivissä säädettyjen velvoitteiden tarkoituksena oli varmistaa, että ammattikuljettajilla on ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittava pätevyys. Perustason ammattipätevyys- ja jatkokoulutus osoitetaan kuljettajille myönnettävällä ammattitaitoa osoittavalla todistuksella. Ennen ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanoa EU:n jäsenvaltioissa kuten esimerkiksi Suomessa, kuljettajilla ei ollut yleensä velvoitetta hankkia ammatillista koulutusta. Suomessa vaatimuksena oli aikaisemmin vain auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittaminen. Pätevyysvaatimus on direktiivin seurauksena pakollinen kaikissa jäsenmaissa ja tästä ei voida enää kansallisesti päättää.

Ammattipätevyysdirektiiviä sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat jäsenvaltion kansalaiset tai jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhteessa olevat kolmannen maan kansalaiset ja jossa käytettävien ajoneuvojen kuljettamiseen vaaditaan luokkiin C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D tai DE kuuluva ajokortti.⁵² Direktiivin voimaantulon jälkeen kaikilla edellä mainituilla ammattikuljettajilla on ollut velvollisuus hankkia perustason ammattipätevyys sekä osallistua jatkokoulutukseen.

Direktiivin myötä jäsenvaltioissa on oltava järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi. Koulutuksen järjestämiseen on annettu kaksi vaihtoehtoa: jäsenvaltio voi päättää käyttää joko järjestelmää, jossa ammattipätevyys hankitaan opetuksella ja kokeella taikka koepohjaisista järjestelmää, joka käsittää vain teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittamisen.

Ensimmäisessä eli koulutusvaihtoehdossa perustason ammattipätevyyteen on sisällyttävä opetusjakso, jossa käsitellään kaikki direktiivin liitteessä 1 olevassa 1 jaksossa luetellut oppiaineet. Kunkin kuljettajan ammattiin pyrkivän on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta ajokorttidirektiivissä 91/439/ETY vahvistettujen testiajoneuvojen vaatimukset täyttävällä ajoneuvolla. Koulutuksen kesto on 280 tuntia. Koulutuksen jälkeen toimivaltaiset viranomaiset teettävät kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen.

Jälkimmäisessä eli koepohjaisessa vaihtoehdossa toimivaltaiset viranomaiset järjestävät teoria- ja käytännön kokeet varmistukseksi, että kuljettajan ammattiin pyrkivien tietojen taso vastaa ammattipätevyysdirektiivin liitteen I, jakson 1 vaatimuksia.

Perustason ammattipätevyys voidaan hankkia myös nopeutetusti osallistumalla 140 tunnin mittaiseen koulutukseen ja kokeeseen, joiden suorittaminen osoitetaan ammattipätevyydestodistuksella. Tällöin kunkin kuljettajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta. Koulutuksen jälkeen toimivaltaiset viranomaiset teettävät kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetusti on kansallisesti vapaaehtoinen järjestely.

Vaikka ammattipätevyysdirektiivi asettaa kansalliselle kuljettajakoulutusta koskevalle sääntelylle tiukemmat reunaehdot kuin esimerkiksi ajokorttidirektiivi, on toteuttamistavoissa jonkin verran kansallista liikkumavaraa. Sen lisäksi, että jäsenvaltio voi valita kumpaa ammattipätevyyden perustason koulutusvaihtoehtoa se käyttää, voi myös jatkokoulutuksen rakenne vaihdella. Eräissä Joissakin jäsenvaltioissa jatkokoulutus on käytävä yhtenäisenä kurssina ja toisaalla 35 opetustuntia on voitu jakaa jopa useille vuosille. Lisäksi koulutusohjelmien ja opetusmenetelmien osalta koulutuksen voi järjestää joustavasti; opetuksen sisältö sekä kouluttajia ja koulutuspaikkoja koskevat vaatimukset vaihtelevat eri jäsenvaltioissa. Samoin koulutuksen tarjoamismuoto ja esimerkiksi kuljettajien määrä kurssilla vaihtelee.⁵³

52 Suomessa on kansallisesti käytössä myös LT-luokka (ns. liikennetraktorit).

53 Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevan direktiivin 2003/59/EY täytäntöönpanosta 2012.

Kolmannen ajokorttidirektiivin myötä raskaiden ajokorttiluokkien ikärajoihin tuli muutoksia tammikuussa 2013. Tällöin C- ja CE-luokan ajo-oikeuden saamisen ikäraja nousi 18 vuodesta 21 vuoteen ja D- ja DE-luokkien vastaavasti 21 vuodesta 24 vuoteen ilman perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamista. Ajokorttilailla (386/2011) täytäntöönpantiin ajokorttidirektiivin mukaiset porrastetut ikäraajat uusille kuljettajille.

Jos henkilö suorittaa perustason ammattipätevyyskoulutuksen (280 tuntia), ikäraajat ovat kuitenkin samat kuin ennen muutosta. Kansallisena poikkeussäännöksenä D-luokissa säilytettiin edelleen 18-vuoden ikäraja logistiikan perustutkinnon opetussuunnitelma-perusteisesti suorittaneille. Nopeutetun koulutuksen (140 tuntia) käyneillä ikäraja C ja CE-luokissa on kuitenkin 21 vuotta ja D- ja DE-luokissa 23 vuotta. C1- ja C1E-luokissa nopeutetun koulutuksen käyneillä ikäraja on 18 vuotta ja D1- ja D1E-luokissa 21 vuotta.

Ammattipätevyysdirektiivi täytäntöönpantiin Suomessa lailla kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007). Lain mukaan kaikilta uusilta kuljettajilta vaaditaan perustason ammattipätevyyden suorittaminen (280 tuntia) ja kaikilta kuljettajilta jatkokoulutuksen suorittaminen viiden vuoden välein (35 tuntia). Ammattipätevyysvaatimukset tulivat henkilöliikenteen osalta voimaan 10.9.2008 ja tavaraliikenteen osalta 10.9.2009.

4.2. Ammattipätevyyden perustason koulutuksen järjestäminen Suomessa

Perustason ammattipätevyyden voi Suomessa hankkia suorittamalla koulutuksen ja kokeen. Perustason koulutusta voivat antaa koulutuksen järjestäjät, joilla on opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksyntä perustason ammattipätevyyskoulutukseen ja autokoululuvan haltijat, joilla on Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä perustason ammattipätevyyskoulutukseen. Myös Puolustusvoimat voi antaa perustason ammattipätevyyskoulutusta Liikenteen turvallisuusviraston hyväksynnän perusteella.

Opetus- ja kulttuuriministeriön luvalla toimivien osalta kokeen pitämisestä vastaa koulutuksen järjestäjä tutkintotoimikunnan tai ammattiosaamisen näyttöelimen valvonnassa. Liikenteen turvallisuusviraston luvalla toimivien osalta kokeen pitää Liikenteen turvallisuusviraston valvonnassa palveluntuottaja, joka tällä hetkellä on koko maassa Ajovarma Oy vuoteen 2015 asti. Puolustusvoimat voi pitää kokeet omille oppilailleen.

Ammatillinen koulutus

Ammatillinen koulutus muodostuu ammatillisista perustutkinnoista ja lisäkoulutuksena suoritettavista ammatti- ja erikoisammattitutkinnoista. Ammatillinen koulutus perustuu lakiin ammatillisesta koulutuksesta (21.8.1998/630), asetukseen ammatillisesta koulutuksesta (6.11.1998/811), lakiin ammatillisesta aikuiskoulutuksesta (21.8.1998/631) sekä asetukseen ammatillisesta aikuiskoulutuksesta (6.11.1998/812).

Ammatillista perustutkinnoista annetussa opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksessa ja näyttötutkinnoista annetussa asetuksessa säädetään useista tutkinnoista, joihin sisältyy ammattikuljettajien vaatimukset ja koulutus. Näihin tutkintoihin sisältyy tutkinnon osana myös kuljetusalan perustason ammattipätevyys. Kyseisessä tutkinnon osassa on määritelty se koulutus ja ne kokeet, joihin tulee osallistua saavuttaakseen perustason ammattipätevyyden. Kokeet suoritetaan joko ammattiosaamisen toimielimen (useita) tai tutkintotoimikunnan (useita) lukuun. Kuljettajien ammattipätevyydestä annetun direktiivin mukaan kokeet on mahdollista järjestää vaiheittain, jos suoritetaan ammatillista koulutusta, joka kestää kuudesta kuukaudesta kolmeen vuoteen. Samoin voidaan kyseisessä koulutuksessa sallia kuljettajan kuljettavan hyväksymisasiakirjalla ajoneuvoa Manner-Suomessa ennen kuin hänelle on annettu direktiivin edellyttämä, ammattitaitoa osoittava todistus.

Ammatillisessa peruskoulutuksessa ammatillisen perustutkinnon suorittaminen kestää yleisimmin noin kolme vuotta. Tutkinnon saa, kun kaikki tutkinnon perusteessa määritellyt tutkinnon osat on suoritettu. Kaikki perus-, ammatti- ja erikoisammattitutkinnot voidaan suorittaa myös oppisopimuskoulutuksessa.

Kuljetusalan ammatilliseen lisä- ja oppisopimuskoulutukseen tehtävät sopimukset ovat nuorten osalta lähes loppuneet ajokorttisäädösten muutosten jälkeen. Tämä koskee erityisesti alle 21-vuotiaana kuorma-autonkuljettajakoulutukseen pyrkiviä ja alle 23-vuotiaana linja-autonkuljettajakoulutukseen pyrkiviä. Tästä aiheutuu ongelmia nuorisotakuun toteuttamiselle. Aiemmin kaikki opiskelijat saattoivat suorittaa ammattipätevyyskoulutuksen joustavasti tutkintoon johtavan koulutuksen aikana, ammattipätevyysdirektiivin ja sen perusteella säädetyin lain mukaisesti. Ajokorttisäädösten muutoksen jälkeen nuorten koulutuksen järjestäminen muuttui siten, etteivät kyseisten koulutusten valtionosuudet riitä kattamaan aiheutuvia kustannuksia.

Suomessa koulutetaan ammattikuljettajia ammatillisena peruskoulutuksena kolmella eri koulutusosalalla (ammattipätevyiden saavuttavia), mutta ajokorttilainsäädännössä vain yksi ala katsotaan kuljetusalaksi. Ammattikuljettajien koulutus niillä erityisaloilla, joita ei määritellä kuljetusalaksi, on huomattavasti hankalampaa ja kalliimpaa nykyisten rajoitusten puitteissa.

Oppisopimuskoulutus

Oppisopimuskoulutuksella voi opiskella lähes kaikkiin ammatillisiin tutkintoihin. Se soveltuu sekä nuorille että aikuisille. Oppisopimus perustuu työnantajan ja vähintään 15-vuotiaan opiskelijan väliseen määräaikaiseen työsopimukseen, johon kuuluu ammattiin kouluttaminen työpaikalla. Oppisopimuksen edellytykset varmistaa pääsääntöisesti koulutuksen järjestäjä.

Oppisopimuskoulutus edellyttää työpaikkaa, jolla on käytettävissä tutkinnon perusteiden ammattitaitovaatimusten mukaisen koulutuksen järjestämiseen riittävästi tuotanto- ja palvelutoimintaa, tarpeellinen työvälineistö sekä ammattitaidoltaan pätevää henkilökuntaa, joka voidaan määrätä opiskelijan vastuulliseksi kouluttajaksi. Oppisopimuskoulutuksen tietopuoliset opinnot järjestetään oppilaitoksen toimesta. Oppisopimukseen liitetään henkilökohtainen opiskeluohjelma, joka laaditaan Opetushallituksen vahvistamien tutkinnon perusteiden pohjalta.

Oppisopimuskoulutuksena voi suorittaa ammatillisia perustutkintoja ammatillisena peruskoulutuksena. Lisäksi se voi olla valmistavaa koulutusta näyttötutkintona suoritettaviin ammatillisiin perustutkintoihin, ammatti- tai erikoisammattitutkintoihin.

Oppisopimusta pidetään hyvänä vaihtoehtona kuljettajien kouluttamiseen. Kuorma-autonkuljettajille oppisopimus logistiikan perustutkinnon valmistavassa koulutuksessa sopii erityisen hyvin. Linja- autonkuljettajien puolella tutkinnon perusteet tuovat haasteita tutkinnon osien kautta, mutta oppisopimus on kuitenkin siinäkin toimiva koulutusmuoto.

Oppisopimuskoulutuksessa koulutusta järjestetään vain siltä osin kuin se on tutkinnon perusteiden mukaisten ammattitaitovaatimusten saavuttamiseksi tarpeellista, huomioon ottaen aiemmin hankittu osaaminen. Jokaiselle oppisopimusopiskelijalle tehdään yksilöllinen henkilökohtainen opiskeluohjelma kyseisen työpaikan, opiskelijan ja koulutuksen järjestäjän yhteistyössä. Oppisopimuskoulutuksessa tulee työpaikalla aina olla vastuullinen kouluttaja, joka on ammattitaidoltaan, koulutukseltaan ja työkokemukseltaan pätevä. Lopputuloksen kannalta käytännön työtehtävissä järjestettävät opinnot ja tietopuoliset opinnot tuottavat hyviä ammattitaitoisia kuljettajia, koska tietopuolisilla opinnoilla voidaan täydentää työssä opittuja taitoja. Opiskelijat ovat kiinnostuneita oikeista asioista koulutuksessa, koska työssä on tullut käytännössä esiin erilaisia haasteita.

Oppisopimuksissa keskeyttämisiä on vähän ja loppuun vietyt oppisopimukset jatkuvat lähes poikkeuksetta työsuhteena, koska henkilö on jo hyvin talossa sisällä ja kouluttamisen perusteena on työntekijän tarve. Työnantajat kouluttavat kuljettajat omaan tarpeeseen. Vaikka oppisopimuskoulutusten määrä on vähäisempi kuin oppilaitosmuotoisen koulutuksen, on kuljettajan ammattiin jääminen paljon todennäköisempää kuin oppilaitosmuotoisen koulutuksen jälkeen.

Oppisopimuskoulutus on kuljetusalalle toimiva järjestelmä. Se mahdollistaa yksittäisen opiskelijan opintojen joustavan aloituksen, koska oppisopimuskoulutuksen aloittaminen ei ole sidottu hakuaikeihin. Oppisopimuskoulutuksessa koulutuksen järjestäjän asiantuntemus ja työpanos opintojen suunnitteluvaiheessa on merkittävä ja vaatii riittäviä resursseja sekä hyvää yhteistyökykyä eri tahojen kanssa. Oppisopimuskoulutus on vahvasti työelämän tarpeista lähtevä koulutuksen järjestämismuoto, koska taustalla on aina työnantajan tarve kouluttaa työvoimaa.

Puolustusvoimissa annettava kuljettajaopetus ja -koulutus

Puolustusvoimien kuljettajien koulutuksen päämääränä on tuottaa normaaliolojen ja poikkeusolojen toimintojen vaatimiin tehtäviin ammattitaitoiset sotilas-, taistelujoukko-, ja aselajajoukko-kuljettajat sekä muut kuljettajat.

Puolustusvoimissa ajokorttiopetus toteutetaan Puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluovista annetun asetuksen mukaisesti (PLMa 23/2013) ja perustason ammattipätevyyskoulutus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (273/2007) ja asetuksen (Vna 640/2007) mukaisesti 140 tunnin tai 280 tunnin kestoisena.

Raskaan kaluston kuljettajien koulutus (C- ja CE- ja D-luokat) tehtäviensä vastuunalaiseen hoitamiseen tapahtuu koko 347 vrk kestävänsä varusmiespalveluksen ajan. Kuljettajien on kyettävä itsenäiseen ja liikenneturvalliseen toimintaan erilaisissa olosuhteissa, erilaisissa liikennetilanteissa, eri vuodenaikoina ja erilaisilla liikenneväylillä ja maastossa. Lisäksi kuljettajan on kyettävä huolehtimaan kuljettamastaan materiaalista ja kuljetettavien henkilöiden palvelusturvallisuudesta kuljetuksen aikana.

Keskeisin puolustusvoimien kuljettajien koulutukseen vaikuttava tekijä on C- ja CE- ajokorttien ikärajan nosto 21 vuoteen. Puolustusvoimat on aikaisemmin kouluttanut tarvitsemansa sotilas- ja taistelujoukkojen kuljettajat pääosin sellaisista varusmiehistä, joilla on palvelukseen tullessaan jo siviilissä hankittu C-luokan ajokortti. Nyt palvelukseen astuvilla, kuljettajaksi koulutettavilla on 90 %:lla vain henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava B-luokan ajo-oikeus, joka on oleellisesti lisännyt koulutuksen määrää.

Puolustusvoimat uudisti kuljettajaopetuksen ja -koulutuksen vuoden 2009 alusta vastaamaan säästöjen mukaisia vaatimuksia ajokorttiopetuksen ja ammattipätevyyskoulutuksen osalta. Sotilaskuljettajille annettu koulutus antaa täyden valmiuden toimia ammattimaisesti kuljettajan tehtävissä varusmiespalveluksen jälkeen. Puolustusvoimien kannalta on tärkeää, että reserviin siirtyessään, kuljettajaksi koulutetut toimisivat kuljettajan tehtävissä näin ylläpitäen puolustusvoimissa saatuja taitojaan. Nykyisin Puolustusvoimat kouluttaa vuositasolla noin 3400 raskaan kaluston kuljettajaa joukkotuotannon mukaisiin kuljettajan tehtäviin (C-luokka 2200 ja CE-luokka 1200 kuljettajaa).

Puolustusvoimissa ajokorttiopetus ja perustason ammattipätevyyskoulutus annetaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymissä koulutuskeskuksissa. Nykyisin kouluttavia joukko-osastoja on 14, mutta puolustusvoimaudistuksen yhteydessä, joukko-osastojen lakkauttamisten ja yhdistämisten vuoksi vuoden 2015 alusta määrä on yhdeksän.

Työvoimakoulutus

Työvoimakoulutuksena tarjotaan ammatillisia valmiuksia edistävää koulutusta. Suuri osa ammatillisesta työvoimakoulutuksesta on tutkintotavoitteista. Tavoitteena on, että opiskelija suorittaa perus-, ammatti- tai erikoisammattitutkinnon tai tutkinnon osia. Tietyin edellytyksin on mahdollista suorittaa myös korkeakoulututkinto. Osa koulutuksesta on jatko- ja täydennyskoulutusta, jossa keskeisenä tavoitteena on kehittää ja täydentää työnhakijoiden ammatillisia valmiuksia. Yrittäjäkoulutusta hankitaan työnhakijoille, joilla on kiinnostusta ja valmiuksia perustaa oma yritys.

Ammatillista koulutusta voidaan hankkia myös toimialasta riippumatta yhteistyössä työnantajan kanssa (ns. yhteishankintakoulutus). Koulutus suunnitellaan tällöin työnantajan ja opiskelijan tarpeita vastaavaksi ja työnantaja myös osallistuu koulutuksen rahoitukseen sekä opiskelijavalintaan. Sen avulla voidaan kouluttaa yrityksessä työssä olevia tai yrityksen palvelukseen tulevia uusia työntekijöitä.

Yhteishankintakoulutus kattaa kolme toisiaan täydentävää koulutusta: rekrykoulutuksella koulutetaan uusia osaavia työntekijöitä yrityksen tarpeisiin ja täsmäkoulutuksella kehitetään yrityksen työssä olevan henkilöstön ammatillista osaamista lisä- tai peruskoulutuksen avulla. Muutoskoulutuksella autetaan taloudellisesta tai tuotannollisesta syystä lomautettuja tai irtisanottuja työntekijöitä löytämään uuden ammatin tai työpaikan. Lisäksi yhteishankintakoulutusta voidaan toteuttaa yhdistämällä edellä mainittuja koulutuksia.

Useilla aloilla, kuten esimerkiksi kuljetusalalla, on työhön pääsyn edellytyksenä tietyn luvan voimassaolo. Pääsääntöisesti tällaisten lupien saantiin liittyvä koulutus sisällytetään alan ammatilliseen koulutukseen. Työttömille työnhakijoille, joilla on jo alan ammatillinen koulutus, voi olla tarkoituksenmukaista hankkia lupatyypin koulutus ns. yksittäisenä opiskelijapaikkana. Lupatyypin koulutuksen hankinta edellyttää, että tutkintokokeen lisäksi hankintaan liitetään myös tietopuolista opetusta/koulutusta. Lupatyypistä koulutusta voidaan toteuttaa myös esimerkiksi kapasiteettihankintojen ja non stop-koulutusten sisällä. Työssä olevien kohdalla määräajoin uusittavat luvat katsotaan olevan työnantajan vastuulla olevaa henkilöstökoulutusta.

Työvoimakoulutuksena voidaan hankkia ammattipätevyyden jatkokoulutusta käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa. Koulutuksen hankinnan tulee perustua työvoimapolitiiseen tarkoituksenmukaisuuteen eli työttömällä työnhakijalla on TE-toimistossa todettu koulutustarve ja työllistyäkseen hän tarvitsee ko. koulutuksen. Koulutuksella pyritään turvamaan alalla konkreettisesti työskentelevien töihin pääsy.

Työvoimakoulutuksena järjestettävän kuljetusalan koulutuksen hankintayksikköinä toimivat viisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta (myöh. ELY-keskus), jotka toimivat ns. kuljetusalan klusterivastaavina. Kuljetusalan klustereiden hankintamääräraha on noin 14 milj. euroa vuonna 2014. Hankintayksiköt hankkivat työvoimakoulutusta hankintalakia noudattaen kilpailuttamalla ELY-keskusten tarpeisiin kuljetusalan koulutusta käytettävissä olevan määrärahan puitteissa. Lisäksi jokainen ELY-keskus voi hankkia kuljetusalan koulutusta yksittäisiin tarpeisiin. Yhteensä kuljetusalan koulutukseen käytetään määrärahaa vuosittain noin 20 milj. euroa. Opiskelijoita kuljetusalan työvoimakoulutuksessa on vuositasolla noin 2500 henkilöä, joista n. 25 % on maahanmuuttajia. Eniten opiskelijoita osallistuu linja- ja henkilöautonkuljettajan, kuorma-auton ja ajoneuvoyhdistelmäkuljettajan sekä maanrakennuskoneenkuljettajan koulutuksiin. Kuljetusalan koulutukselle on tarvetta jatkuvasti. Haasteeksi nousevat käytettävissä olevat resurssit koulutuksen hankintaan sekä kuljetusalan koulutuksen hinta.

4.3. Jatkokoulutusjärjestelmä

Kuorma- ja linja-autonkuljettajien tulee ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi perustason suorittamisen jälkeen osallistua vähintään 35 tunnin jatkokoulutukseen aina viiden vuoden ajanjaksolla. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi hyväksyy Suomessa jatkokoulutusten koulutusohjelmat. Koulutuskeskukset hyväksyy omalta osaltaan Trafi sekä opetus- ja kulttuuriministeriö. Perustason koulutusta varten luvan saamiseksi koulutuskeskuksella tulee olla lupa ammatilliseen koulutukseen, ammatilliseen aikuiskoulutukseen tai autokoululupa raskaan kaluston koulutukseen ja tällä luvalla voi antaa myös jatkokoulutusta. Jatkokoulutusta varten luvan voi saada myös muu yritys tai yhteisö, jolla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset.

Kunkin suoritetun koulutuspäivän jälkeen koulutuskeskus ilmoittaa tiedot ajokorttirekisterimerkintää varten. Mikäli kuljettaja ei suorita vaadittua viittä päivää viiden vuoden ajanjaksolla, ammattipätevyys ei ole enää voimassa. Kuljettaja voi kuitenkin palauttaa ammattipätevyytensä suorittamalla vaaditut päivät. Suomessa on valittu järjestelmä, jossa koulutuksen tarjoajat saavat suunnitella erilaisia jatkokoulutusohjelmia varsin vapaasti. Ainoa kuljettajien suorittamiin koulutussisältöihin kohdistuva minimivaatimus on, että 35 tunnin minimimäärästä vähintään 7 tuntia on ennakoivan ajon koulusta. Hyväksynnän ennakoivan ajon koulutusohjelmista tekee Trafi.

Koulutuskeskuksia, joilla on voimassaoleva koulutuslupa, on tällä hetkellä 538.⁵⁴ Vuoden 2014 alussa voimassa oli yhteensä 682 koulutusohjelmaa. Hyväksytyt koulutusohjelmat ovat vapaasti kaikkien koulutuksen tarjoajien käytettävissä. Suomalainen käytäntö mahdollistaa hyvin pitkälle kuljetusyritysten ja eri tehtävissä toimivien kuljettajien tarpeisiin suunnitellut koulutukset. Vaikka koulutuksia saakin tarjota varsin vapaasti, tulee koulutussisältöjen linkittyä EU-direktiivin liitteen mukaisiin koulutuksen sisältöihin.

Taulukko 9. Liikenteen turvallisuusviraston mukaan kuorma- ja linja-autokuljettajien uusien ammattipätevyyksien ja jatkokoulutusten määrät ovat olleet seuraavat (22.1.2014):

Kuorma- ja linja-autokuljettajien ammattipätevyys	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Yht.
Perustason ammattipätevyys, tavaraliikenne			1 227	3 317	3 459	4 191	4 014	14 981
Perustason ammattipätevyys, henkilöliikenne		67	666	711	849	889	839	3 288
Kuorma- ja linja-autokuljettajien jatkokoulutuksia ⁵⁵	2 004	25 006	40 673	49 441	55 294	80 003	125 340	382 443

4.4. Ammattipätevyydirektiivin toteuttamisesta eri jäsenvaltioissa

Perustason ammattipätevyys EU:n jäsenvaltioissa

Jäsenvaltioissa on oltava järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi, joko osallistumalla opetukseen ja kokeeseen tai suorittamalla teoriaa ja käytäntöä koskevat

⁵⁴ Trafín rekisteritieto, 28.2.2014

⁵⁵ Kertoo yhden koulutuspäivän suorittaneiden lukumäärän. Ei kerro jatkokoulutuksen kokonaisuudessaan suorittaneiden määrää.

kokeet. Jäsenvaltioilla on siis kansallisesti mahdollisuus päättää myös tutkintopohjaisen järjestelmän käyttämisestä. Ensimmäisessä vaihtoehdossa perustason ammattipätevyyteen on sisällyttävä opetusjakso, jossa käsitellään kaikki direktiivin liitteessä I olevassa 1 jaksossa luetellut oppiaineet. Kunkin kuljettajan ammattiin pyrkivän on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta direktiivissä 91/439/ETY6 vahvistettujen testiajoneuvojen vaatimukset täyttävällä ajoneuvolla. Koulutuksen kesto on 280 tuntia. Koulutuksen jälkeen toimivaltaiset viranomaiset teettävät kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Jälkimmäisessä vaihtoehdossa toimivaltaiset viranomaiset järjestävät teoriakokeet ja käytännön kokeet tarkistaakseen, että kuljettajan ammattiin pyrkivien tietojen taso vastaa direktiivin liitteessä I olevassa 1 jaksossa edellytettyä tasoa siinä esitettyjen oppiaineiden ja tavoitteiden osalta.

Kaikkiaan 15 jäsenvaltiota ja Norja ovat valinneet koulutuksen ja kokeen yhdistelmän, ja 11 jäsenvaltiota käyttää koevaihtoehtoa:

- Pelkät kokeet: Alankomaat, Belgia, Irlanti, Itävalta, Kreikka, Kypros, Latvia, Malta, Portugali, Romania, Yhdistynyt kuningaskunta
- Koulutus ja koe: Bulgaria, Espanja, Italia, Liettua, Luxemburg, Norja, Puola, Ranska, Ruotsi, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska, Tšekki, Unkari, Viro
- Molemmat vaihtoehdot: Saksa⁵⁶

Perustason ammattipätevyys voidaan hankkia nopeutetusti osallistumalla 140 tunnin mittaiseen koulutukseen ja kokeeseen, joiden suorittaminen osoitetaan ammattipätevyydetodistuksella. Tällöin kunkin kuljettajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta. Koulutuksen jälkeen toimivaltaiset viranomaiset teettävät kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetusti on vapaaehtoinen järjestely. Sen tarjoavat 19 jäsenvaltiota ja Norja, mukaan lukien Suomi.⁵⁷

Koulutuksen järjestävät jäsenmaissa yleensä autokoulut, mutta sen tarjoajina voivat toimia myös voittoa tavoittelemattomat tahot, ammattikoulut ja ammatilliset oppilaitokset tai muut ylemmän perustason ja keskiasteen oppilaitokset. Koulutuksen järjestäjän on oltava jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tarkastama.

Direktiivissä määritetään vähimmäisikä tavaraliikenteeseen tai matkustajaliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajille erilaisilla perusteilla, joita ovat esimerkiksi ajokorttiluokka, perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi edellytettävän koulutuksen kesto ja ajetun reitin pituus. Taulukko ajokorttiluokkien ikärajoista löytyy tämän raportin liitteestä 2.

Perustason ammattipätevyys ei edellytä vastaavan ajokortin hankkimista ennen koulutusta. Luokkaan C tai D kuuluvan ajokortin saamiseksi edellytettävän ajo-opetuksen ja perustason ammattipätevyyden hankinnan yhdistäminen on mahdollista 13 jäsenvaltiossa ja Norjassa. Suomessa luokan C tai D ajokortin ajo-opetus ja perustason ammattipätevyyskoulutus on pidetty erillään.

Jatkokoulutusjärjestelmä jäsenmaissa

Jäsenvaltioiden on perustettava jatkokoulutusjärjestelmä, johon kuuluu pakollinen opetuksen seuraaminen. Uusien kuljettajien on osallistuttava jatkokoulutukseen viiden vuoden kuluessa siitä, kun he ovat hankkineet perustason ammattipätevyyttä osoittavan todistuksen.

⁵⁶ Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevan direktiivin 2003/59/EY täytäntöönpanosta 2012. Tietojemme mukaan koskee vain nopeutettua koulutusta direktiivin mukaisesti.

⁵⁷ Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevan direktiivin 2003/59/EY täytäntöönpanosta 2012.

Direktiivissä vapautetaan perustason ammattipätevyyden hankkimisvaatimuksesta kuljettajat, joilla on ennen syyskuuta 2008 myönnetty D-luokan ajokortti tai ennen syyskuuta 2009 myönnetty C-luokan ajokortti. Näihin saavutettuihin oikeuksiin oikeutettuja kuljettajia varten jäsenvaltiot ovat hyväksyneet jäsenvaltiokohtaiset aikataulut ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittamiseksi loppuun vuoden 2015 määräaikaan mennessä (D-luokan ajokortit) ja vuoden 2016 määräaikaan mennessä (C-luokan ajokortit).⁵⁸ Jäsenvaltiot ovat sopineet toistensa siirtymäaikaisten tunnustamisesta.

Vaikka ammattipätevyysdirektiivi asettaa kansalliselle kuljettajakoulutusta koskevalle sääntelylle tiukemmat reunaehdot, kuin esimerkiksi ajokorttidirektiivi, on toteuttamistavoissa jonkin verran kansallista liikkumavaraa. Ensinnäkin direktiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden valita, edellytetäänkö perustason ammattipätevyyteen opetukseen osallistuminen ja koe vai pelkästään kokeet. Myös jatkokoulutuksen rakenne voi vaihdella, sillä se on eräissä jäsenvaltioissa käytävä yhtenäisenä kurssina ja toisaalla 35 opetustuntia on voitu jakaa jopa useille vuosille. Toiseksi koulutusohjelmia ja opetusmenetelmiä ei ole vakioitu: opetuksen sisältö vaihtelee eri jäsenvaltioissa, samoin koulutuksen tarjoamismuoto. Eräissä jäsenvaltioissa sallitaan esimerkiksi tietokoneavusteisten moduulien käyttö perinteisen opetuksen rinnalla. Lisäksi kouluttajia ja koulutuspaikkoja koskevat vaatimukset vaihtelevat jäsenvaltiosta toiseen. Myös esimerkiksi kuljettajien määrä kurssilla vaihtelee.⁵⁹

4.5. Ammattikuljettajien määrä

Julkisuudessa on esitetty huoli ammattikuljettajien riittävydestä lähitulevaisuudessa. Hallituksen esitystä (149/2006) laiksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä laadittaessa kuljetustoimialan arvioiden mukaan alan vuosittainen työvoimatarve olisi noin 3 500 kuljettajaa, joista linja-auton kuljettajien osuus olisi noin 700 kuljettajaa. Hallituksen esityksen laadintahetkellä eli vuosina 2005–2006 aloituspaikkoja ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oli noin 1 800, joista perustutkinnossa 650–700 ja aikuis-koulutuksessa runsaat 1 100 ammattitutkinnon suorittamiseksi. Aikuiskoulutuksessa linja-auton kuljettajien osuus oli noin 600. Puolustusvoimien kautta ajokorttikoulutuksen saavien määrä oli tuolloin noin 2 200, joista noin 500 sai C-luokan koulutuksen ja noin 1 700 yhdistelmäkorttikoulutuksen.

Hallituksen esityksen laadintahetkellä arvioitiin, että suoritettut ajokortit ja alan työvoimatarvearviot huomioon ottaen koulutettavien määrä olisi tästä vielä kaksinkertaistettava, koska arviot kuljettajien vuotuisesta lisätarpeesta ovat olleet 2 000 kuljettajan luokkaa. Hallituksen esityksen mukaan kuljettajien lisätarvetta korostaa toimialan kasvu ja työntekijöiden eläkkeelle poistuman kiihtyminen sekä ammattipätevyyden vaatiminen myös tilapäisesti tai satunnaisesti kuljetustoimintaa suorittavilta.⁶⁰

Opetushallituksen koulutusta ja työvoimaa 2025 koskevan selvityksen⁶¹ mukaan Liikenne- ja logistiikkatyön pääammattiryhmän osuus koko työvoimasta supistuu hieman nykytilaan verrattuna. Maaliikennetyöntekijät ja -yrittäjät ammattiryhmän ennakoidaan supistuvan peruskehityksessä noin 6 %, mutta tavoitekehityksessä ammattiryhmä kasvaa hyvin vähän. Liikenne- ja logistiikkatyössä poistuman osuudeksi työllisistä vuosina 2008–2025 on arvioitu 42–44 %, mikä on hieman alle keskiarvon.

Selvityksen mukaan ajoneuvo- ja kuljetustekniikan toimialalle on ennakoitu pientä kasvua opintoalan aloittajatarpeeseen, perustuen kuljetuksen toimialan kasvuennusteeseen,

58 Suomessa: Luokka D: 10.9.2013, Luokka C: 10.9.2014

59 Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevan direktiivin 2003/59/EY täytäntöönpanosta 2012.

60 Hallituksen esitys 149/2006 laiksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä.

61 Hanhijoki, Katajisto, Kimari, Savioja, 2011.

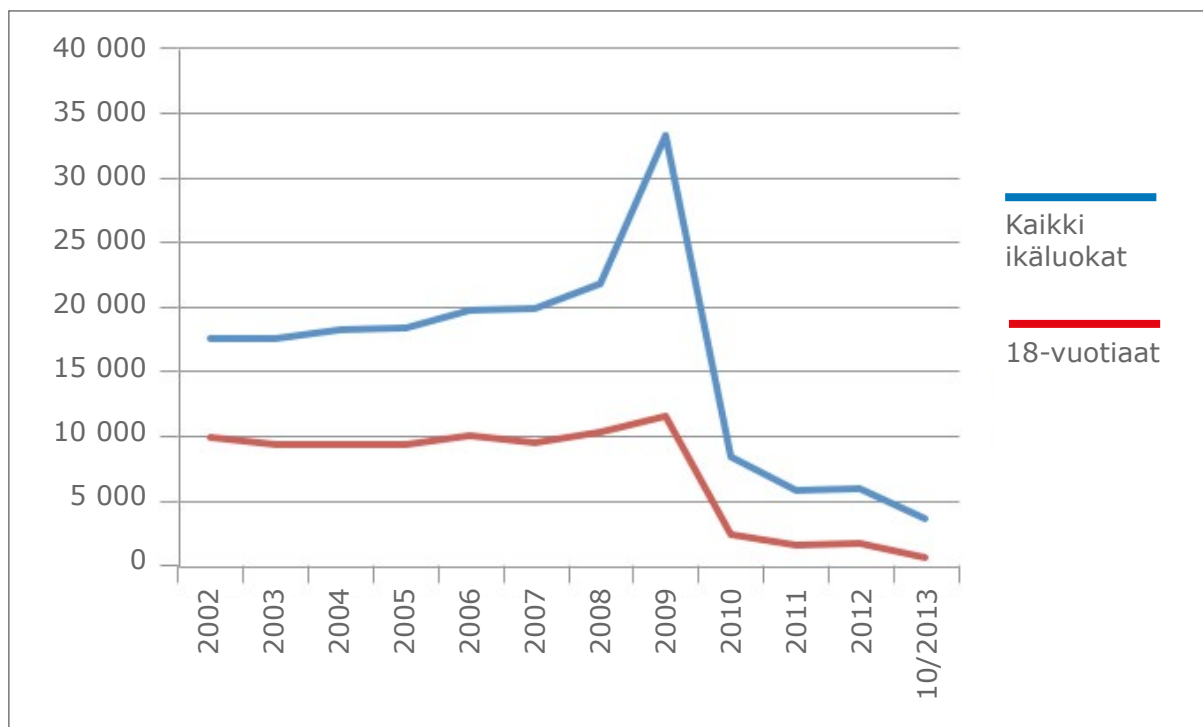
poistumaan sekä viimeaikaisiin lainsäädännöllisiin muutoksiin (ammattipätevyys- ja työaikalainsäädännön muutokset). Selvityksessä on kuitenkin todettu, että tarpeen mahdollinen kasvaminen nähdään vasta tulevina vuosina. Ennusteen mukaan vuonna 2016 ammatillisen peruskoulutuksen aloittajatarve on ajoneuvo- ja kuljetustekniikan toimialalla nykytilaan verrattuna vajaan kolmanneksen suurempi ja ammattikorkeakoulutuksen aloittajatarve 10 % pienempi.⁶²

C-luokan suorittaneet muodostivat aikaisemmin huomattavan kuljettajareservin (noin 20 000 kuorma-autokorttia/vuosi), koska aikaisemmin erillistä ammattipätevyysvaatimusta ei ollut. Nykyisin C-luokan ajokortti ajetaan pääsääntöisesti silloin, kun sitä tarvitaan. Aiemmin mainittujen lainsäädännön muutosten vuoksi C-luokan ajokortin suorittamisessa volyyymi on laskenut aikaisemmasta (kuvio 10). Volyymin lasku on vaikuttanut myös koulutustarjontaan. Joissakin autokouluissa kuorma-auto-opetus on lopetettu. Vastaavasti koulutuksen tarjonnan määrä on vähentynyt kysynnän mukaisesti ja autokoulut ovat erikoistuneet.

Euroopassa C1-luokan ajokortti on suosittu erityisesti ei-ammattillisessa liikenteessä. Sen voi saada 18-vuotiaana, ja sillä saa ajaa 3500–7500 kg painavia ajoneuvoja. Suomessa C1-ajokortille ei aikaisemmin ole ollut kysyntää, koska ajo-oikeudeltaan laajempi C-luokan ajokortti oli mahdollista suorittaa sitä vastaavasti. Ajokorttiudistuksen myötä Suomessakin C1-luokan ajokortin suosio on hienoisessa kasvussa (taulukko 11).

Huomioitavaa kuitenkin on, että kansallisesti ikärajojen osalta on käytetty kaikki ne poikkeukset, jotka direktiivien mukaan ovat mahdollisia. Lisäksi on syytä todeta, että jo vuoden 2009 syyskuusta alkaen kaikkien uusien ammattikuljettajien on täytynyt hankkia ajo-oikeuden lisäksi myös perustason ammattipätevyys, joten pelkkä C-korttien määrä ei vaikuta ammattikuljettajien määrään.

Kuvio 10. C-luokan hyväksytyt ajokokeet 2002–2013 (tilanne 31.10.2013)



62 Hanhijoki, Katajisto, Kimari, Savioja, 2011.

Taulukko 11. Hyväksytyjen ajokokeiden lukumäärä määrä C-, C1-, CE-, D- ja D1-luokissa (tammi-joulukuu). Vuoteen 2010 asti ajokoetilastoissa muut kuin C-luokan ajokokeet laskettiin yhteen.⁶³

	C	C1	CE	D	D1	
2013	3 463	769	4 055	843	150	sisältää aikavälin 19.1.2013–31.12.2013
2012	5 946	418	2 175	975	140	
2011	5 339	425	1 918	894	199	
2010	9 675	308	-	-	-	
2009	38 415	29	-	-	-	
2008	25 674	8	-	-	-	
2007	24 140	2	-	-	-	
2006	22 945	3	-	-	-	
2005	21 075	8	-	-	-	
2004	20 819	1	-	-	-	

Raskaan luokan kuljettajantutkinnon ja kuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen voi suorittaa myös puolustusvoimissa. Vuosittain puolustusvoimissa suoritetaan C-luokan tutkintoja noin 2500 kpl, C1-luokan tutkintoja noin 100 kpl, CE-luokan tutkintoja noin 1300 kpl, sekä D-luokan tutkintoja noin 50 kpl (taulukko 5). Puolustusvoimissa suoritettujen kuljettajantutkintojen määrät ovat säilyneet samalla tasolla viime vuosina. Siviilitutkintojen vähentyessä Puolustusvoimien merkitys ammattikuljettajareservin tuottamisessa on korostunut.

Taulukko 12. Puolustusvoimissa hyväksytysti suoritettut raskaan kaluston kuljettajantutkinnot vuosina 2010–2013 (lähde Puolustusvoimien ajo-oikeusrekisteri)

	2010	2011	2012	2013	Yhteensä	
C1	77	101	126	158	462	Ei ammattipätevyyskoulutusta
C1E	36	90	636	141	903	Ei ammattipätevyyskoulutusta
C	2 242	2 248	1 919	2 171	8 580	Ammattipätevyyskoulutus 140 h
CE	1 209	1 276	1 276	1 178	4 939	Ammattipätevyyskoulutus 280 h
D	34	42	70	76	222	Ammattipätevyyskoulutus täydennys
DE	12	23	26	7	68	Ammattipätevyyskoulutus täydennys

63 Luvut eivät sisällä puolustusvoimissa suoritettuja kuljettajantutkintoja. Lähde: Trafín rekisterit.

4.6. Johtopäätökset

Kansallisen sääntelyn väljentäminen

Perustason ammattipätevyysvaatimukset liittyvät raskaan kaluston kuljettajien ajokorttivaatimukseen ja muodostavat niiden lisäksi osaamisen vähimmäistason sisämarkkinoilla ajaville kuljettajille. Suomessa 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus on sisällytetty useimpiin ammatillisiin kuljettajakoulutuksiin omana tutkinnon osanaan. Ammatillisen tutkinnon suorittaminen tuottaa tällöin myös ammattipätevyysdirektiivin 2003/59/EY mukaisen kelpoisuuden osana ammatillista tutkintoa.

Ajokortti- ja ammattipätevyysdirektiivien ikäraajat monimutkaistavat kuljettajien ammattipätevyys- ja ammatillisen koulutuksen järjestämistä. Koska 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus on edellytyksenä alemman ajokortti-ian soveltamiselle, joudutaan tilanteisiin, joissa ammattipätevyyskoulutus on annettava ensin, jotta kuljettajantutkinto voitaisiin suorittaa ajo-oikeuden saamiseksi.

Ajokorttidirektiivin ja -lain edellyttämät ikäraajat eivät edelleenkään estä toimimista ammattikuljettajana raskaissa luokissa 18-vuotiaana tai linja-autonkuljettajana 21-vuotiaana. Ikäraajat vaikuttavat kuitenkin käytännössä siihen, että nuorilla kuljettajilla on rajallisemmat mahdollisuudet kouluttautumiseen. Lukuun ottamatta opetussuunnitelmaperusteista logistiikan perustutkinnon opiskelijaa, on ammattipätevyys suoritettava ennen kuljettajantutkintoon pääsyä ja ajo-oikeuden saamista. Tämä tarkoittaa usein sitä, että koulutuksen saaminen viivästyy. Ajo-opetusta ja ammattipätevyyskoulutusta voi edelleen antaa yhtäaikaaisesti, mutta itsenäinen harjoittelu opiskelun aikana ei ole mahdollista. Tätä koskeva ajokorttilain sisältämä poikkeus on rajattu liian tiukasti. Muutos on johtanut siihen, että useat koulutuksenjärjestäjät ovat nostaneet koulutukseen pääsemisen ikärajaa 21 tai 23 ikävuoteen.

Ajokorttilain 5 §:n 2 momentin mukaan voidaan henkilö kuitenkin ottaa C- ja CE- luokan kuljettajantutkintoon 18-vuotiaana ennen perustason ammattipätevyuden suorittamista, jos hän opiskelee opetussuunnitelmaperusteista ammatillista logistiikan perustutkintoa, joka tuottaa vaaditun ammattipätevyuden. Työryhmä katsoo, että koulutukseen liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi voitaisiin käytäntöä laajentaa muihinkin ammatillisiin kuljettajakoulutuksiin, joihin sisältyy 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus. Työryhmä pitää myös perusteltuna sitä, että menettely ulotettaisiin koskemaan myös D-luokan linja-autokorttia varten annettavaa koulutusta.

Työryhmä ehdottaa ajokorttilain 5 §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että C-, CE- ja D-luokassa ei perustason ammattipätevyyttä vaadittaisi alemman ikävaatimuksen soveltamiseksi, jos henkilö on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyydestä annetun lain 6 §:ssä tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa ja hänellä on hyväksymisasiakirja, joka oikeuttaa hänet kuljettamaan raskaan kaluston ajoneuvoa opiskelun aikana ilman ammattipätevyyttä.

EU-lainsäädäntöön vaikuttaminen ja opetus- ja tutkintojärjestelmän jatkokehittäminen

Ammattipätevyysdirektiivi edellyttää jäsenvaltioilta perustason ammattipätevyuden hankkimiseksi joko järjestelmää, joka sisältää opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen tai järjestelmää, joka sisältää pelkkien kokeiden suorittamisen. Nykyisin jäsenvaltio voi valita vain toisen näistä järjestelmistä. Tarkoituksenmukaisempaa kuitenkin olisi, jos järjestelmiä voitaisiin käyttää rinnakkain. Tämä edellyttäisi direktiivin muuttamista.

Jos järjestelmien rinnakkainen käyttö ei olisi tulevaisuudessakaan mahdollista, voitaisiin harkita perustason ammattipätevyuden hankintatavan muuttamista koejärjestelmäksi.

Näin voitaisiin ehkä helpottaa koulutuksen toteutusta mahdollistamalla joustavampi koulutuksen järjestäminen ja helpottamalla koulutuksen muokkaamista kunkin koulutettavan henkilökohtaisten tarpeiden mukaisesti.

Koejärjestelmässä direktiivin mukaiset kokeet voitaisiin sisällyttää ammatillisten perustutkintojen ja ammattitutkintojen kuljettajien suuntautumisvaihtoehtojen ammatti-osaamisen näyttöihin ja tutkintotilaisuuksiin. Tutkinnon osan suorittamiseen ja tutkintotilaisuuksiin voisi osallistua kuka tahansa opetushallinnon säädösten edellyttämän henkilökohtaistamisen jälkeen koulutuksen hankkimistavasta riippumatta. Tämän ammattipätevyyttä koskevan tutkinnon osan suorittamisesta saisi tutkintotoimikunnalta todistuksen, jonka rekisteröimisen yhteydessä voisi hakea ammattipätevyyskorttia tai merkintää ajokorttiin. Koevaihtoehdon pohdinnassa tulisi huomioida myös tutkintoon pääsyyn liittyvät seikat.

EU:n kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin muutostarpeita tutkitaan parhaillaan, joten kansalliset säädökset ja mahdolliset muutokset on syytä tehdä vasta EU-päätösten jälkeen.

Lähteet

Category B (passenger car) driver licencing in CIECA member countries

Overview of the category B licencing process (training, testing & probationary licencing) for novice drivers in CIECA member countries, CIECA Secretariat, Bryssel 2012.

Evaluation of Novice Driver Training Schemes in 6 EU-member states. CIECA 2004. Ladattavissa: http://www.cieca.eu/template_subpage.asp?pag_id=49&spa_id=72&lng_iso=FR

Fountain Park 2013; Fountain Parkin internet-kysely ajokortin kehittämisestä 2013. Ladattavissa: www.trafi.fi > Palvelut > Julkaisut > AKEn julkaisut

Gatscha, M. & Scmuc, M. (2004) Evaluation of the 2nd phase system in Austria. In Final report of the EU-project NovEv – Evaluation of novice driver training schemes in 6 EU-member states.

Glad, A. (1988), *fase 2 I foreopplaringen. Effect pa ulykkes risikoen*, Report No. 0015, Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Graziella Jost, Richard Allsop ja Mircea Steriu, Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7th Road Safety PIN Report, ETSC, June 2013.

Gregersen, N P., H. Berg, I. Engström, S. Nolén, A. Nyberg and P.-A. Rimmö (2000), "Sixteen Years Age Limit for Learner Drivers in Sweden – an Evaluation of Safety Effects", in *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 32, Issue 1 (January 2000), pp. 25-35.

Hallituksen esitys Eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. HE 212/2010 vp.

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä. HE 149/2006 vp.

Hatakka, M., Katila, A., Keskinen, E., Laapotti, S., Peräaho, M. (2000) Liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän vaikutukset. Seurantatutkimus 1996 – 1998. Teoksessa: Liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän arviointi 1996 – 1998. Liikenneministeriö, Mietintöjä ja muistioita B3/2000.

<http://www.korkortsportalen.se/> (20.11.2013).

<http://www.nvfnorden.org/?PageId=1ff1b928-3763-4b56-99d3-9d61ce8fd8b4/> (28.11.2013).

Katila, A., Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M. & Laapotti, S. (2000) Long term effects of the Finnish driver training renewal of 1990. In Bartl, G. (ed) DAN-project. Final results of the co-financed European Union project.

Keskinen, E., M. Hatakka, A. Katila and S. Laapotti (1992), Was the Renewal of Driver Training Successful? The Final Report of the Follow-up Group (in Finnish), Psychological Report No. 94, University of Turku, Turku, Finland.

Keskinen, E., Peräaho M., Laapotti S., Katila A. ja Hernetkoski, K. Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetuksiksi B-luokan ajo-oikeutta varten, Turun yliopisto, Käyttäytymistieteiden ja filosofian laitos, Liikennetutkimus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Helsinki 2010.

Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevan direktiivin 2003/59/EY täytäntöönpanosta, Bryssel 12.7.2012 COM(2012) 385 final.

Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020, Bryssel KOM(2010) 389/3

Liikenne- ja viestintäministeriö 17.2.2012. Tavoitteet todeksi - tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014.

Liikenneturva, Tilastokatsaus Nuorten Henkilövahingot tieliikenteessä, 13.2.2014.

Liikenneturva ja Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet 2012, Helsinki 2013.

Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT, ennakkotiedot 2013

Lotan, T. (2012) "Evaluating the Benefits of an In-Vehicle Data Recorder to Young Drivers' Safety, The first year study". Ladattavissa:

http://www.oryarok.org.il/webfiles/audio_files/First_Year_Study_2012.pdf

Luoma, J., Peltola, H. & Salenius, S. (2013) Miksi tieliikenteen turvallisuus Suomessa ei ole parhaiden maiden joukossa? Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 44/2013

Mikkonen, V. (2007) Simulaattori kuljettajaopetuksen pimeäajoharjoituksissa - Trafi.fi

Nolen, S. & Peters, B. (2011) Presentation in the Transportforum. Ladattavissa: <http://www.slideshare.net/Transportforum/session-62-sixten-noln>

NVF Olycksdata: <http://www.nvfnorden.org/?PageId=1ff1b928-3763-4b56-99d3-9d61ce8fd8b4> (28.11.2013)

OECD/ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

Peräaho, M. (2013) Toistuvien liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän kehittäminen. Katsaus: eurooppalaiset järjestelmät. Trafin julkaisu 19-2013.

Sagberg, F. (2000), *Evaluation of 16-years Age Limit for Practicing with Private Car: Accident Risk After Driver's Test* (in Norwegian), TØI Report No. 498, Transportøkonomisk institutt (TØI), Oslo.

Sornikivi, U-M. (1996) Yhdeksän vuosikymmentä liikenteen turvallisuutta. Autorekisterikeskus.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto [verkkójulkaisu]. ISSN=1798-758X. Helsinki: Tilastokeskus Saantitapa:<http://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

SWOV Fact sheet (2012). Available at https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Accompanied_driving.pdf

Tarkiainen, M. Peltola, H., Koskinen, S. ja Schirokoff, A. (2014) TRAFISAFE – FEEDBACK FOR NOVICE DRIVERS. Esitelmäluonnos ITS Finland 2014 kongressiin.

Trafin tiedote Maaseudulla kolme neljästä hankkii ajokortin heti 1.7.2013.

Trafin tutkimuksia 01/2014. Tieliikenteen toimintaympäristö ja liikkuminen vuonna 2030 – neljä skenaariota. Markus Pöllänen, Lasse Nykänen, Heikki Liimatainen, Jouni Wallander Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto. ISSN 2342-0294 (verkkójulkaisu)

Twisk, D. & Stacey, C. (2007) Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of Safety Research* 2007, 38(2), pp 245-257

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT, VALT-NUORISORAPORTTI 18–24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet 3.6.2013.

Valt:n tiedote Nuorten onnettomuudet vähentyneet vaikka riskinotto on lisääntynyt 3.6.2013.

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012

VicRoads (State of Victoria, Australia) (2005), *Young Driver Safety and Graduated Licensing Discussion Paper. Have Your Say!*, VicRoads, Melbourne.

Western Australia (2005), *Helping Keep Our Kids Safe on Western Australia's Roads, Novice Driver Review Public Discussion Paper*, State Government of Western Australia, Perth.

LIITTEET

Liite 1

Yhteenveto Ota kantaa.fi -keskustelusivuston verkkokeskustelusta kuljettajanopetuksen uudistamisesta

Keskusteluketjuja oli 36 kpl ja näissä viestejä yhteensä 181 kpl. Osallistujia keskustelussa oli 127 kpl. Varsinaista keskustelun avausta vauhditettiin kolmella gallup-kysymyksellä:

1. Harjoittelu on rautaa. Vain ajo-opetustunneilla oppii miten hallita ajoneuvoa ja miten toimia liikenteessä?

Kyllä 80 % Ei 19 % (1 008 vastausta)

2. Vaativa kuljettajantutkinto mittaa osaamista riittävän hyvin?

Kyllä 17 % Ei 82 % (989 vastausta)

3. Kuljettajaopetus on yleisen liikenneturvallisuuden kannalta oleellista. Se sopisi oppiaineeksi kouluihin?

Kyllä 25 % Ei 74 % (992 vastausta)

Gallup-vastauksia oli huomattavasti enemmän kuin keskusteluun osallistujia.

Viesteistä oli tulkittavissa, että keskusteluun osallistuttiin eri puolilta Suomea ja osallistuvien kirjo oli laaja, tavallisista kansalaisista liikenteen ammattilaisiin. Keskustelu oli monipuolista ja asiantuntevaa, mutta keskittyi enimmäkseen nykyjärjestelmän ruotimiseen. Uusia ajatuksia ei juurikaan tullut esille.

Hinta, laatu ja saatavuus: Näkökulmat kulminoituivat ajo-opetustuntien määrään, saadun opetuksen hyötyyn ja hinta-laatusuhteeseen sekä yritystoiminnan kannattavuuteen. Isojen ja pienten paikkakuntien erot olivat pinnalla.

Opettajan omaan tietotaitoon ja viitseliäisyyteen kiinnitettiin huomiota, paikkakunnasta ja opetusmuodosta riippumattomasti. Opetuslupaopetuksen ja autokouluopetuksen toivottiin toimivan kilpailukykyisinä vaihtoehtoina.

Kuljettajantutkinnon osalta keskeinen aihe oli tutkinnon epätasainen laatu sekä isojen ja pienten paikkakuntien väliset erot. Lisäksi tutkintoa pidettiin liian helppona. Vaativampi kuljettajantutkinto sai kannatusta.

Pelkkään tutkintoon perustuvaa mallia kannatettiin, koska se mahdollistasi vaihtoehtoiset opetus- ja harjoittelutavat. Erikoisharjoittelu, kuten pimeään ja liukkaaseen kelin ajo-opetus nähtiin kuitenkin ammattiopettajan hommaksi. Tutkintomallia kritisoitiin siitä, että se vaikeuttaisi taajamien ulkopuolella asuvien ajokortin hankintaa ja todennäköisesti vähentäisi asennekasvatuksen osuutta.

Keskustelussa puollettiin liikennekasvatusta koulujen oppiaineena, mutta ajokortin suorittamista koulun yhteydessä ei ehdotettu. Ammattipätevyyskoulutuksen osalta keskustelu jäi vähäiseksi. Sen ongelmaksi keskustelijat totesivat huonon saatavuuden. Myös direktiivin mukaisia tulevia koulutusmuutoksia pidettiin turhina.

Keskustelu ja laajempi yhteenveto löytyvät kokonaisuudessaan täältä:

https://www.otakantaa.fi/fi-FI/Selaa_hankkeita/Kuljettajaopetuksen_uudistaminen

Liite 2

Taulukko 1. Ajokorttiluokat sekä vähimmäisiät ajokortin saamiseksi ovat:

Ryhmän 1 ajokorttiluokat
<p>1) AM, johon kuuluvat:</p> <p>a) kaksi- ja kolmipyöräiset ajoneuvot (mopot), joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja enintään 45 km/h;</p> <p>b) kevyet nelipyörät;</p> <p>Vähimmäisikä 15</p>
<p>2) A1, johon kuuluvat:</p> <p>a) moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm³, enimmäisteho 11 kW ja teho/painosuhte enintään 0,1 kW/kg;</p> <p>b) kolmipyörät, joissa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joiden enimmäisteho on 15 kW;</p> <p>Vähimmäisikä 16</p>
<p>3) A2, johon kuuluvat moottoripyörät, joiden enimmäisteho on 35 kW, teho/painosuhte enintään 0,2 kW/kg ja joita ei ole muunnettu ajoneuvosta, jonka teho on yli kaksi kertaa niin suuri;</p> <p>Vähimmäisikä 18</p>
<p>4) A, johon kuuluvat:</p> <p>a) moottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;</p> <p>b) kolmipyörät, joissa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joiden teho ylittää 15 kW;</p> <p>Vähimmäisikä on A-luokassa 24 vuotta tai, jos henkilöllä on A2-luokan ajokortti, joka on ollut hänellä vähintään kahden vuoden ajan, 20 vuotta;</p> <p>b alakohdassa tarkoitettu kolmipyörä: Vähimmäisikä on 21 vuotta.</p>
<p>5) B, johon kuuluvat:</p> <p>a) ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä;</p> <p>b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg;</p> <p>c) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3 500 kg;</p> <p>Vähimmäisikä 18</p>
<p>6) BE, johon kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg;</p> <p>Vähimmäisikä 18</p>
<p>7) T, johon kuuluvat maa- ja metsätaloustraktorit, moottorityökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;</p> <p>Vähimmäisikä 15</p>

8) **LT**, johon kuuluvat liikennetraktorit niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

Vähimmäisikä 18

Ryhmän 2 ajokorttiluokat

1) **C1**, johon kuuluvat:

- a) muut kuin D1- tai D-luokan ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä;
- b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg;

Vähimmäisikä 18

2) **C1E**, johon kuuluvat:

- a) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 750 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg;
- b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 3 500 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg;

Vähimmäisikä 18

3) **C**, johon kuuluvat:

- a) muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaismassa ylittää 3 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä;
- b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on tähän luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg;

Vähimmäisikä 21 vuotta tai, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetusti suoritettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta

4) **CE**, johon kuuluvat:

- a) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg;
- b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 12 000 kg;

Vähimmäisikä 21 vuotta tai, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetusti suoritettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta

5) **D1**, johon kuuluvat:

- a) ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä ja joiden pituus on enintään 8 metriä;
- b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg;

Vähimmäisikä 21 vuotta

6) **D1E**, johon kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg;

Vähimmäisikä 21 vuotta

7) **D**, johon kuuluvat:

- a) ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan henkilöä;
- b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg;

Vähimmäisikä⁶⁴ on

- a) 24 vuotta tai, jos henkilöllä on nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta taikka, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta; tai
- b) D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys;

8) **DE**, johon kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg.

Vähimmäisikä on

- a) 24 vuotta tai, jos henkilöllä on nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta taikka, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta; tai
- b) D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys;

Liite 3

10.9.2003 FI Euroopan unionin virallinen lehti L 226/13

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2003/59/EY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta

LIITE I

AMMATTIPÄTEVYYTTÄ JA KOULUTUSTA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

2 jakso: 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetty pakollinen perustason ammattipätevyys

2.1 Opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen käsittävä vaihtoehto

Perustason ammattipätevyyden hankkimiseen sisältyy opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Tämän perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutustason keston on oltava 280 tuntia.

Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistetut testiajoneuvojen vaatimukset.

⁶⁴ Huomioitava, että D-luokan ajo-oikeus sisältää D1:n ja DE sisältää D1E:n.

Edellä tarkoitettussa henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuslaitoksen palveluksessa. Kukin kuljettaja voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 8 tuntia edellä mainituista 20 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan.

5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutuksen keston on oltava 70 tuntia, joista 5 tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Tämän koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Koe sisältää vähintään yhden kysymyksen 1 jaksossa esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

2.2 Pelkkien kokeiden suorittamisen käsittävä vaihtoehto

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämä yksikkö järjestävät edellä tarkoitettut teoria- ja käytännön kokeet tarkistaakseen, että kuljettajan ammattiin pyrkivien tietojen taso vastaa 1 jaksossa edellytettyä tasoa kaikkien siinä esitettyjen tavoitteiden ja aineiden osalta.

a) Teoriakoe koostuu vähintään kahdesta osasta:

- i) kysymykset, joko monivalintatehtävänä tai suoraan vastattavina kysymyksinä tai näiden kahden yhdistelmänä,
- ii) tilanteiden tarkastelu.

Teoriakokeen vähimmäiskeston on oltava 4 tuntia.

b) Käytännön koe koostuu kahdesta osasta:

- i) ajokoe, jonka tarkoituksena on arvioida edistymistä turvallisuussääntöihin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Ajokoe toteutetaan mahdollisuuksien mukaan taajaman ulkopuolella sijaitsevilla teillä, moottoriliikenneteillä ja moottoriteillä (tai vastaavilla), sekä kaikenlaisilla kaupunkiliikenneväylillä, joilla on oltava sellaisia ongelmakohtia, joita kuljettaja todennäköisesti työssään kohtaa. Ajokoe olisi hyvä suorittaa vilkkaukseltaan vaihtelevissa liikenneolosuhteissa. Ajoaika tiellä on käytettävä optimaalisesti, jotta kuljettajan ammattiin pyrkivää voidaan arvioida kaikilla sellaisilla liikennevyöhykkeillä, joita kuljettaja todennäköisesti työssään kohtaa. Ajokokeen vähimmäiskeston on oltava 90 minuuttia.
- ii) käytännön koe, joka kattaa vähintään kohdat 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 ja 3.5.

Käytännön kokeen vähimmäiskeston on oltava 30 minuuttia.

Käytännön kokeessa käytettävän ajoneuvon on vastattava vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistettuja testiajoneuvojen vaatimuksia.

Käytännön koetta voidaan täydentää kolmannella osalla, joka toteutetaan erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan.

Tämän vapaaehtoisen ajokokeen kesto ei ole määrätty. Jos kuljettaja läpäisee kokeen, sen kesto voidaan lyhentää i alakohdassa tarkoitettun ajokokeen 90 minuutista, kuitenkin enintään 30 minuutilla.

5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta teoriakoe kattaa ainoastaan ne 1 jaksossa luetellut oppiaineet, jotka koskevat uuden perustason ammattipätevyysvaatimuksen kattamia ajoneuvoja. Näiden kuljettajien on kuitenkin suoritettava käytännön koe kokonaisuudessaan.

3 jakso: 3 artiklan 2 kohdassa säädetty perustason ammattipätevyyttä koskeva nopeutettu koulutus

Perustason ammattipätevyyttä koskevaan nopeutettuun koulutukseen on sisällyttävä opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Sen keston on oltava 140 tuntia.

Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistetut testiajoneuvojen vaatimukset.

Edellä tarkoitettussa henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettaja voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 4 tuntia edellä mainitusta 10 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan.

5 artiklan 5 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta perustason ammattipätevyyttä koskevan nopeutetun koulutuksen keston on oltava 35 tuntia, josta 2 tuntia 30 minuuttia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Tämän koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Koe sisältää vähintään yhden kysymyksen 1 jaksossa esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

Liite 4

Poiminta oikeus- ja kulttuuriministeriön kirjeestä koulutuksen järjestäjille 24.2.2012:

Ammattipätevyyskoulutusta sisältävät tutkinnot, joiden järjestäminen edellyttää opetus- ja kulttuuriministeriön lupaa

Ammattipätevyyslain 5 §:ssä tarkoitettu perustason ammattipätevyyskoulutus on osa tavara- ja/tai henkilöliikenteeseen liittyviä ammatillisia perustutkintoja ja ammattitutkintoja. Perustason ammattipätevyyskoulutus sisältyy tutkinnon osana seuraavien ammatillisten perustutkintojen ja ammattitutkintojen tutkinnon perusteisiin:

Tekniikan ja liikenteen ala

- logistiikan perustutkinto, kuljetuspalvelujen koulutusohjelma/osaamisala (autonkuljettaja, yhdistelmä-ajoneuvonkuljettaja, linja-autonkuljettaja)
- logistiikan perustutkinto, lentoasemapalvelujen koulutusohjelma /osaamisala (lentoasemahuoltaja)
- rakennusalan perustutkinto, maarakennuskoneenkuljetuksen koulutusohjelma/osaamisala (maarakennuskoneenkuljettaja)
- lentoasemapalvelujen ammattitutkinto
- linja-autonkuljettajan ammattitutkinto
- maarakennusalan ammattitutkinto, liikennealueiden ylläpidon osaamisala sekä
- infra-alan kuljetusten osaamisala
- puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto

- yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto
- ympäristöhuollon ammattitutkinto, jätteiden ja vaarallisten aineiden kuljettamisen osaamisala

Luonnonvara- ja ympäristöala

- metsäalan perustutkinto, metsäkoneenkuljetuksen koulutusohjelma/osaamisala, metsäkoneenkuljettaja
- metsäkoneenkuljettajan ammattitutkinto

Liite 5

Kuljettajien ammattipätevyyteen liittyvät tutkintotoimikunnat

Kuljetusalan tutkintotoimikunta

Maarakennus- ja kivialan tutkintotoimikunta

Ympäristöhuollon tutkintotoimikunta

Metsäkonealan tutkintotoimikunta

(Tieto- ja kirjastopalvelualan tutkintotoimikunta, tulossa uutena)Helsingissä, 28 päivänä helmikuuta 2014